autopista

conduciendo tu

EL FUTURO DE BMW
REVOLUCIÓN iX4

LOS
HÍBRIDOS + COTIZADOS

CUPRA TAVASCAN
ELÉCTRICO Y PREMIUM

ENLACE AL CANAL
x.com/byneomtelegram

SUPER COMPARATIVA
LOS ANALIZAMOS A FONDO

TOYOTA C-HR 200H & NISSAN QASHQAI E-POWER

Y ADEMÁS

NOVEDADES KIA EV3 Y KIA PICANTO // RENAULT CAPTUR
CONTACTO OPEL CORSA HYBRID PRUEBA JEEP AVENGER ELÉCTRICO

KIA EV3
EL ELÉCTRICO PARA TODOS

Nº 3.219 / 4,5 €
JULIO 2024
8 414520 000013 03219

lanzarotecaliente.com

RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELÉCTRICO

220 CV – 160 kW

coche del año 2024

299€ desde /mes[1]

entrada: 10.219,38€
última cuota: 22.344,00€
te adelantamos la subvención del plan MOVES III[2]

hasta 625km de autonomía[3]
techo solar panorámico solarbay®[4]

(1)oferta en península y baleares para particulares y autónomos, del 1 de junio al 31 de julio de un Scenic E-Tech 100% eléctrico, financiado con Renault preference con RCI Banque SA, sucursal en España. **precio contado: 38.715,71€. ej. de financiación para Scenic E-Tech 100% eléctrico evolution 125 kW (170CV) autonomía confort. precio por financiar: 37.136,65€. entrada: 10.219,38€. imp. a financiar: 28.228,74€. 36 cuotas de 299€/mes y una última cuota: 22.344,00€. comisión de apertura (al contado): 875,09€ (3,10%). intereses: 4.879,26€. coste total del crédito: 5.754,35€. imp. total adeudado: 33.983,09€. precio total a plazos: 44.202,47€. TIN: 6,25%. TAE: 7,77% el mantenimiento y la protección de pagos no forman parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE. el imp. a financiar incluye protección de pagos opcional 961,47€ y el mantenimiento opcional 350,00€ preconizado por la marca durante 3 años o 50.000km (la condición que suceda antes). sistema de amortización francés.** la oferta incluye impuestos. promociones ofrecidas por RENAULT. permanencia mín. de 36 meses. el imp. mín. a financiar será el de mayor cuantía entre 7.000€ o el importe de la última cuota. sujeto a un kilometraje máximo de 20.000 kms/año. incompatible con otras acciones financieras. el modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado. (2) programa MOVES III del Gobierno, consulta condiciones en en www.idae.es. financiación con RCI Banque SA, sucursal en España, un importe máximo de 7.000€ a un plazo de 18 meses. financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. oferta válida hasta fin de existencias de los fondos de los presupuestos generales del estado. (3) de acuerdo con wltp (4) disponible de forma opcional. **Renault Scenic E-Tech 100% eléctrico: consumo mixto mín/max WLTP (kwh/100 km)*: 16,8/17,3. Emisiones CO_2 (g/km)*: 0.** © s.staub

BCN24 37ªAC | Copa América XXXVII Copa América Barcelona

renault.es

autopista

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)
Firmenauto (Alemania)
Auto (Italia)
Autovisie (Holanda)
Automobil Revue (Suiza)
Autocar (GB)
Vi bilägare (Suecia)
Auto Trends (Bélgica)
L' Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE. Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h. Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - **Tfno.:** 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.

PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es

EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
FIPP
ARI

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

La casa por el tejado

Ya hemos hablado mucho del fenómeno de la electrificación en Europa, pero cuanto más lo hacemos, menos se entiende. O mejor dicho, lo quieres entender pero es difícil compartirlo. Que empezamos la casa por el tejado es algo evidente. Nada más que presentaron el plan parecía que no tenía mucho sentido. Y no me refiero al sentido ecológico, que es evidente que tiene sus argumentos, me refiero al económico que estaba claro que iba a ser una ruina.

Desde Europa nos intentaron convencer que íbamos a ser los líderes en la reducción de emisiones y crearíamos una estructura industrial alrededor de la electrificación que nos serviría para desarrollar una red económica similar a la que tenemos (o teníamos) entorno al automóvil. Pero después de unos pocos años en este proceso ya puedo adelantar algo: los que han desarrollado su red industrial para dar servicio a la producción mundial (es decir, europea) son los chinos. No hace tanto me solía pasear por los salones del automóvil por Europa y comprobaba cómo las marcas chinas se dedicaban a copiar nuestros modelos hasta el último tornillo. No tenían capacidad de más y, sin embargo, ahora ya son los que nos marcan el paso. Y ¿qué significa eso? Que en el equilibrio de poder, los que salen perdiendo son las infraestructuras europeas. Nos hemos dado un tiro en el pie y me parece que será difícil no salir cojos del asunto. Bueno, o con la pierna amputada.

Hasta ahora, según datos de la Comisión Europea, el sector del automóvil representa el 7% del PIB (13,8 millones de europeos trabajan en las más de 17.300 empresas de este sector, lo que representa el 6,1 % del empleo total de la UE). Y en cuanto a España, el sector de la automoción representa el 10% del PIB y el 18% del total de las exportaciones. Con el traslado de la producción a China y con los materiales necesarios para fabricar baterías en manos de los orientales, es evidente que esos datos económicos acabarán mermándose sin remedio. Y uno de los países más afectados será España, ya que es el segundo país que mas coches fabrica aunque no es la que más fábricas tiene. Y por supuesto no es el que tiene más poder económico. Eso significa que siendo el segundo sector con más peso en nuestra economía después del turismo, es evidente que nos enfrentamos a una futura crisis. De momento estamos sorteando el conflicto con varios acuerdos que permitirán no desmantelar nuestro tejido industrial, pero todo pasará porque las ventas de coches eléctricos alcancen el ritmo necesario. Y eso está todavía muy lejos de producirse. Aunque no pierdo la esperanza, ya que todo pasa porque los precios de los coches eléctricos bajen mucho. Y parece ser que los próximos modelos pequeños empezarán a tener precios relativamente asequibles. Y si se siguen manteniendo de cara al año que viene las ayudas a las comparas e instalación de puntos de carga en nuestras viviendas, pues quizás consigamos sortear esta cojera. Siempre será una muleta, pero por lo menos tendremos que salvar la pierna, antes de que nos la amputen los chinos. Porque si acudes ahora a un salón del automóvil en ese país, te das cuenta de que el potencial en la fabricación de coches lo tienen ellos. Mientras que si visitas cualquier salón del automóvil en Europa ahora mismo da pena.

Nos hemos dado un tiro en el pie y me parece que será difícil no salir cojos del asunto. Bueno, o con la pierna amputada.

SUMARIO

Toda la información al minuto en autopista.es

[Nº 3.219 | JULIO 2024]

COCHES

12 Ferrari 12 cilindri
18 Kia Picanto
20 Renault Captur
22 BMW iX4
26 Kia EV3
32 Cupra Tavascan
38 Opel Corsa Hybrid
42 Suzuki Swift
48 Seres 5
50 Nissan Qashqai e-Power
50 Toyota C-HR 200H
62 Jeep Avenger Eléctrico
70 Citroën e-C4X
84 De Tomaso Pantera GT

x.com/byneontelegram
byneon Neon147
EMLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

84
DE TOMASO PANTERA GTS

22
FUTURO BMW

78
SDV: DESARROLLO POR SOFTWARE

ACTUALIDAD

14 Noticias
22 Futuro BMW

REPORTAJES

78 SDV: coches definidos por software

Zona de consulta

Todos los datos de los coches con etiquetas Eco y 0

PÁG. 96

Tradición obliga

Audi Tradition está preparado para participar en más de una docena de eventos internacionales en 2024, cuando comience la temporada de coches clásicos. Los pilares del calendario de eventos incluyen el Festival de Velocidad de Goodwood en Inglaterra (del 11 al 14 de julio), dos rallyes de autos clásicos en las sedes de Audi: el Donau Classic (del 27 al 29 de junio) en Ingolstadt y sus alrededores y el Heidelberg Historic (del 11 al 14 de julio). 13) en Neckarsulm, así como la Sachsen Classic en Dresde y Zwickau (del 15 al 17 de agosto). Para 2024, el museo Audi móvil, como siempre, tiene preparado un programa variado. Además de exposiciones especiales sobre la historia de la aerodinámica, el museo de la marca de los cuatro aros continuará su ciclo de conferencias y participará nuevamente en el Día Internacional de los Museos (19 de mayo) y la Noche de los Museos (7 de septiembre).

FOTO: AUDI

SPITZENWERT
WINDSCHNITTIGSTE GROSSRAUMLIMOUS
IS - 20611

[RETRO]

LO PRIMERO EL HUEVO

El llamado Schlörwagen, también conocido como el “Huevo de Gotinga”, tenía un coeficiente aerodinámico (cD) de 0,186, que aún hoy no tiene comparación. Debe su nombre al diseñador Karl Schlör, de Westhofen-Dirmstein, que lo desarrolló en el Aerodynamische Versuchsanstalt (Instituto de Investigación Aerodinámica) de Göttingen entre 1937 y 1939. El “Huevo de Göttingen” se exhibe en la exposición especial “Streamlined? Conceptos aerodinámicos en la ingeniería automovilística hasta 1945”, que estará abierta hasta el 9 de junio de 2024 en el museo móvil de Audi en Ingolstadt.

FOTO: PORSCHE

IMPACTO

LOS ÁRBOLES NO TE DEJAN VER EL BOSQUE

En el Rallye de Portugal siempre se producen escenas espectaculares. Los bosques de eucaliptos crecen al borde de los caminos de tierra por donde los pilotos se la juegan a altas velocidades sin apenas margen para un error. En la foto Fourmaux llevando al límite su Ford Fiesta.

El francés al final acabó cuarto adelantando al español Dani Sordo en el último día. El rallye lo dominaron los Toyota, aunque una debacle al final permitió a los Hyundai de Tanak y Neuville subir al podium, mientras Ogier era el único que mantenía el honor de la firma nipona y se aupaba con la victoria por sexta vez en esta prueba, siendo récord superando a las 5 de Marku Allen.

FOTO: RED BULL

FERRARI 12CILINDRI

LA TRADICIÓN ATMOSFÉRICA CONTINÚA

Se ha presentado un nuevo pura sangre de la cuadra de Maranello con el motor V12 atmosférico que tantas alegrías ha dado a la marca. Sustituye al 812 Superfast y es un biplaza de motor delantero longitudinal con 6,5 litros y 830 CV. No tienen ningún tipo de hibridación y entrega la potencia máxima a 9.250 rpm, cortando 250 rpm más. Ofrece las evoluciones del 812 Competizione y se ha optimizado todavía más. Se llama 12Cilindri y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanzar los 340 km/h. El 12Cilindri tiene dirección en las ruedas posteriores y un control de estabilidad con una función denominada Side Slip Control (SSC) en versión 8.0.

El coche mide 4,73 metros de longitud, 2,18 m de anchura y 1,29 m de altura. Es un poco más larga, ancha y alta que la del 812 Superfast. La distancia entre ejes, sin embargo, es dos centímetros más corta (2,70 metros en el 12Cilindri). Por cierto, también hay una versión Spider. Y en la zaga hay unas alas que sobresalen sutilmente para proporcionar carga aerodinámica.

MÁS LUZ
Se ha introducido un nuevo techo de cristal tintado de generosas dimensiones, que mejora significativamente la luminosidad en el interior de la cabina y, por tanto, la sensación de espacio a bordo.

HOMENAJE A SENNA

MCLAREN NO SE OLVIDA EN EL GP DE MÓNACO DEL GRAN CAMPEÓN

Aprovechando el Gran Premio de Mónaco, McLaren rinde un homenaje a su gran campeón, Ayrton Senna, con una decoración especial en sus monoplazas. Esa decoración también se exhibirá en un McLaren Senna perteneciente a la colección histórica de McLaren. “Ayrton Senna nació para competir, y su pasión por las prestaciones y la perfección sigue viva en McLaren. El McLaren Senna lleva su nombre y encarna su espíritu: es el McLaren de calle definitivo para unas prestaciones centradas en la pista, y esta inspiración magistralmente detallada captura la energía contagiosa de Ayrton. Nuestra colaboración con McLaren Racing para honrar el legado de competición de Senna 30 años después es una celebración compartida de las habilidades de pilotaje únicas de Ayrton, y el circuito urbano de Mónaco que hizo suyo es el lugar perfecto para reflexionar sobre sus increíbles logros.” comenta Michael Leiters, Chief Executive Officer, McLaren Automotive.

Las pinturas seleccionadas para la librea Senna Sempre reflejan los colores de la bandera brasileña, con tonos amarillos, verdes y azules brillantes unidos mediante una técnica de lavado desarrollada recientemente por MSO. Esta técnica permite que las pinturas se mezclen entre sí sin crear colores adicionales, al tiempo que evoca la velocidad y el movimiento de una bandera ondeante. Este efecto también se aplica a la insignia McLaren del morro del coche.

NUEVO M4 CS

BMW SE DESMELENA

Una versión más deportiva y espectacular de la gama bávara hace su presencia estos días. El M4 CS se presenta con el motor de seis cilindros y 3 litros con la base del usado el los GT3 de competición. Produce una potencia máxima de 405 kW/550 CV y representa un aumento de 15 kW/20 CV respecto a las cifras alcanzadas por el motor del BMW M4 Competition Coupé con M xDrive.

El nuevo BMW M4 CS pasa de 0 a 100 km/h en sólo 3,4 segundos y de 0 a 200 km/h en 11,1 segundos. El sprint medio de 80 a 120 km/h se resuelve en 2,6 segundos en 4ª marcha y en 3,3 segundos en 5ª. La velocidad máxima de la edición especial, que viene de serie con el paquete de conducción M, está limitada electrónicamente a 302 km/h.

Škoda Days

Vuelven los Škoda Days.

Si este junio sales un día a comprar pan, otro día sales a por leche, otro a por el periódico, mucho ojo porque lo más seguro es que vuelvas con un Škoda. Imposible resistirse a precios increíbles en toda la gama, ¡solo hasta el 30 de junio!

ŠKODA

Consumo de combustible Gama Škoda combinado WLTP (l/100 km): 0,4-6,4 l/100 km, consumo de energía Gama Škoda combinado WLTP (Wh/km): 146-162,2 Wh/km, emisiones de CO_2 (g/km) WLTP: 0-168 g/km.

EL G ELÉCTRICO

TECNOLOGÍA EQ PARA UN GIGANTE

El nuevo G580 es completamente eléctrico. Al igual que las variantes de propulsión convencional, su carrocería está construida sobre un chasis de largueros. El equipo de desarrollo lo ha modificado y reforzado para integrar la propulsión eléctrica. También se mantiene la combinación de suspensión delantera independiente de doble trapecio y eje trasero rígido de nuevo desarrollo. La batería de iones de litio de alto voltaje integrada en el chasis de escalera garantiza un centro de gravedad bajo. Con su capacidad utilizable de 116 kWh, proporciona energía suficiente para recorrer hasta 473 kilómetros según WLTP2.

El exterior adquiere un llamativo aspecto eléctrico con una parrilla del radiador negro opcional. Una serie de rasgos distintivos diferencian a la variante totalmente eléctrica de los modelos de propulsión convencional. Entre ellos se incluyen un capó ligeramente elevado y las denominadas air curtains (cortinas de aire) en los pasos de rueda traseros, así como una caja de diseño en la parte trasera. En combinación con el nuevo revestimiento del montante A y el lip del spoiler en el techo, contribuyen a optimizar la aerodinámica.
El nuevo Mercedes-Benz G 580 con tecnología EQ estará disponible a partir de 142.621,50 euros en Alemania.

MCBICI

PRIMERA ELÉCRICA DE MCLAREN

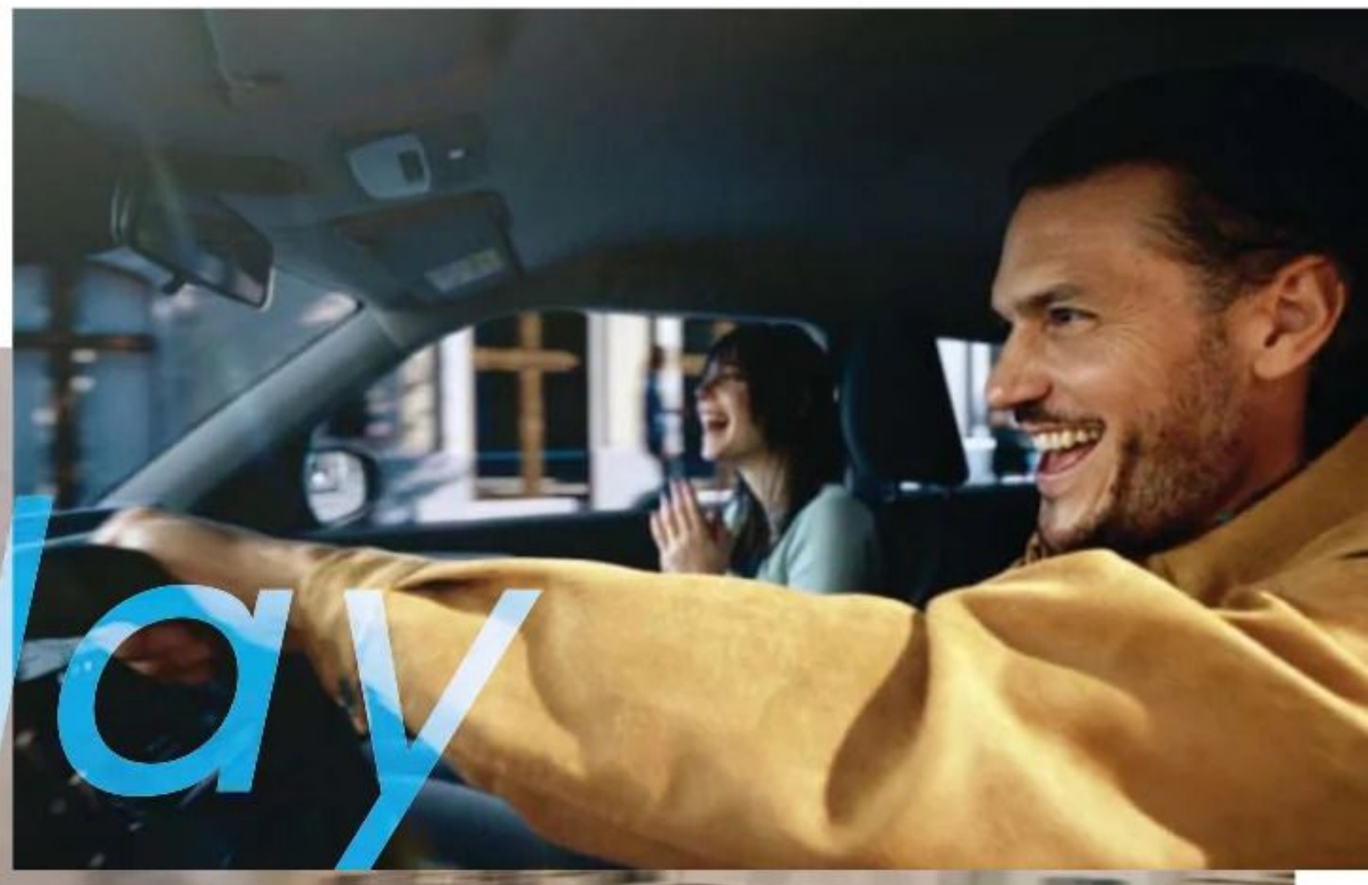
La electrificación es imparable y McLaren cuenta desde ahora con una nueva bici de montaña con baterías. Las primeras hiperbikes de McLaren, la «Extreme 600 y la Sport 600», compiten por el título de las e-bikes más potentes del mundo con hasta 600W y 161Nm de par. Diseñadas por los mismos equipos responsables de superdeportivos como el superdeportivo híbrido ligero y electrificado McLaren Artura, las primeras e-bikes de McLaren incorporan atributos característicos de McLaren como la construcción en fibra de carbono y la electrificación de última generación para ofrecer una experiencia de altas prestaciones auténticamente McLaren.
Hay dos modelos de bicicleta eléctrica de montaña disponibles en número limitado: una versión rígida de 29 pulgadas y una versión de doble suspensión con rueda delantera de 29 pulgadas, rueda trasera de 27,5 pulgadas, 145 mm de recorrido trasero y 160 mm de recorrido de la horquilla.
En total, cuatro modelos completan la gama, la Extreme 600W y la Extreme 250W cuentan con transmisión SRAM wireless XX Eagle de 12 velocidades y la Sport 600W y la Sport 250W cuentan con transmisión mecánica SRAM GX Eagle de 12 velocidades.

NUEVO CONTINENTAL GT

EL PRIMER HÍBRIDO DE BENTLEY

La cuarta generación del Bentley Continental GT ya está aquí. En junio llega con la primera incursión en la hibridación de altas prestaciones. será el primer vehículo fabricado con el nuevo grupo motopropulsor Ultra Performance Hybrid de Bentley.
Entregando 782 CV y 1.000 Nm de par motor, combinados con 80 km de autonomía únicamente eléctrica y una cifra de CO2 (WLPT) inferior a 50 g/km, el nuevo Continental GT supone un importante paso adelante para Bentley.
La última generación de tecnología para chasis, que incluye tracción activa a las cuatro ruedas con vectorización del par motor, dirección a las cuatro ruedas, diferencial autoblocante electrónico, control antivuelco activo eléctrico de 48 V y nuevos y avanzados amortiguadores de doble válvula.

SUZUKI



Play SWIFT

¿Cuándo fue la última vez que te divertiste al volante?

NUEVO SWIFT

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. **Emisiones CO_2 WLTP (g/km):** de 98 a 110.

Suzuki recomienda MOTUL

Descubre el Swift

auto.suzuki.es

CRECIMIENTO CONTENIDO

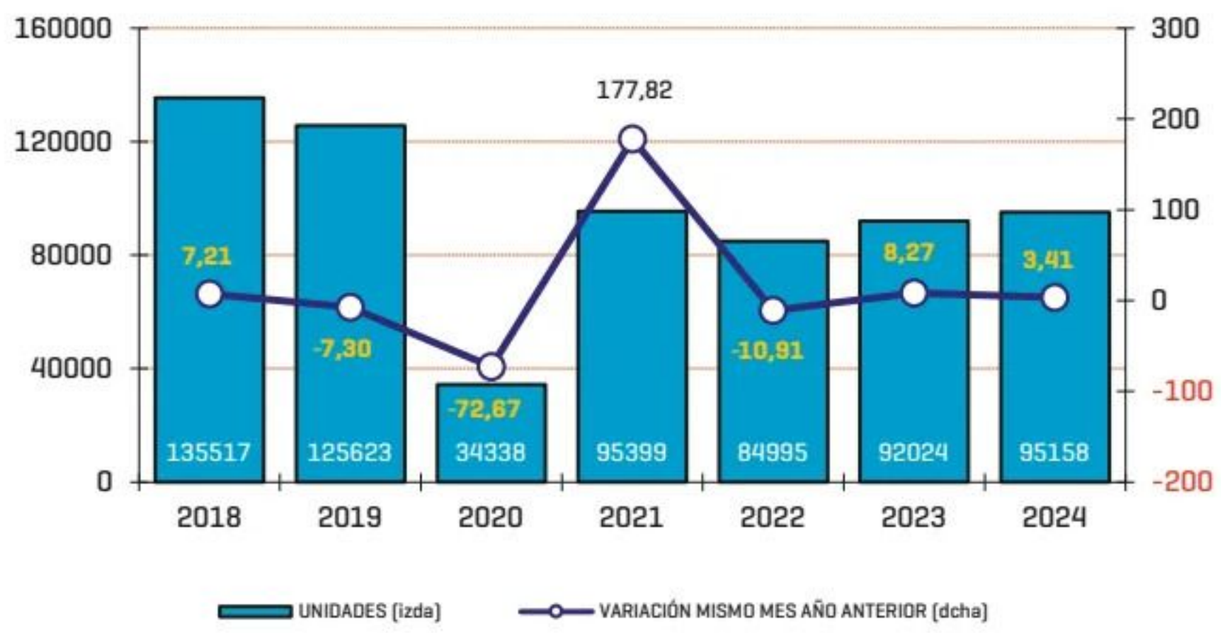
LOS TURISMOS SUBEN UN 3,4% PERO LOS ELÉCTRICOS SE ESTANCAN

MARCAS MÁS VENDIDAS MAYO 2024

	Marca	Unidades	% 2024 /2023
1º	TOYOTA	8.187	4,4
2º	HYUNDAI	6.433	11,6
3º	PEUGEOT	6.249	-6,6
4º	VOLKSWAGEN	6.240	-4,6
5º	RENAULT	6.218	-6,3
6º	KIA	5.282	-15,2
7º	SEAT	5.073	4,4
8º	CITROEN	4.992	22,5
9º	DACIA	4.706	3,8
10º	MERCEDES	4.175	6,7

EVOLUCIÓN DEL MERCADO MAYO 2024

Turismos: incluye todoterrenos



MENOS ELÉCTRICOS

El mercado de turismos aumenta un 3,4% en el quinto mes del año, con 95.158 unidades. Una mejora impulsada, principalmente, por el empuje del canal de rent-a-car en el pasado mes que permite mantener el ritmo positivo que se ha registrado en meses anteriores. En los cinco primeros meses, el mercado ha crecido un 6,8%, con 431.884 nuevos registros. Aún así, el mercado todavía se mantiene un 23% por debajo de los volúmenes de 2019. Pero las ventas de electrificados se han estancado. En mayo, se han registrado 9.180 turismos electrificados (eléctricos puros e híbridos enchufables) lo que supone una caída del 11,9% frente a mayo de 2023.

nationale nederlanden

PLOGGING TOUR

HAZ DEPORTE POR EL PLANETA

MADRID / A CORUÑA / BARCELONA / BILBAO / MÁLAGA / VALENCIA / IBIZA...

19.05.24 · 26.05.24 · 02.06.24 · 09.06.24 · 22.09.24 · 05.10.24 · 27.10.24

CARRERA POPULAR 5,6 KM · PLOGGING PRO 11 KM · FAMILIAS MULTIAVENTURA 2,2 KM

WWW.PLOGGINGTOUR.COM

CIRCUITOS DEPORTIVOS - MASTERCLASS - ZUMBA - FITNESS - TALLERES - ARTE - RECICLAJE - REUTILIZACIÓN - JUEGOS - REALIDAD VIRTUAL

Consejo Superior de Deportes · #BEACTIVE · Consejo Europeo · Ibiza Islas Baleares · Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU · Ministerio de Industria, Comercio y Turismo · Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia · AETIB · GARMIN · ecólatras · DECATHLON

MADRID · Comunidad de Madrid · Universidad Complutense Madrid · Generalitat de Catalunya Departament de la Presidència Secretaria General de l'Esport i de l'Activitat Física · ajuntament d'eivissa · Ajuntament de Barcelona · Ayuntamiento de Málaga · Eusko Jaurlaritza Gobierno Vasco · Bilbao · Ayuntamiento de A Coruña Concello da Coruña · XUNTA DE GALICIA · AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Picanto GT-line
PICANTO
Picanto GT-line

RENOVACIÓN DEL PICANTO

PRECIOS A PARTIR DE 16.527 EUROS Y CON ETIQUETA C

Pocas marcas siguen apostando por el segmento de los pequeños utilitarios del segmento A, pero Kia refuerza el mercado con su renovado Picanto. Este es el restyling de la tercera generación que llegó en 2017, pero con un cambio de imagen fuerte. El frontal cambia por completo con nueva firma lumínica con una tira horizontal de faro a faro y un generoso paragolpes, parilla “tiger nose”, aletas y capó nuevos. La trasera también se modifica mientras sus dimensiones se mantienen igual con poco más de 3,5 metros de largo. La verdad es que en su interior destaca una habitabilidad sorprendente, con unas plazas traseras que, obviando una entrada de puertas no muy amplia, da paso a unas plazas muy confortables hasta para tallas altas. El maletero es el sacrificado, aunque dispone de 255 litros que pueden ser suficientes para el uso del coche.

En el interior mejoran la calidad de materiales y tejidos, además de que disponen desde la versión básica de pantalla táctil "flotante" de 8 pulgadas (20 cm) y una pantalla digital de alta resolución de 4,2 pulgadas (11 cm) en la instrumentación. El sistema de navegación incluye multiconexión Bluetooth. Esto hace posible emparejar hasta dos dispositivos móviles al mismo tiempo: uno para el uso del teléfono manos libres y reproducción de contenidos, el otro solamente para reproducción de contenidos. El sistema está dotado de serie de Apple CarPlay y Android Auto.
Y en cuando a los elementos de seguridad ADAS el nuevo Picanto está disponible con el Asistente de ángulo muerto (BCA), la Asistencia para seguimiento del carril (LKA), el Detector de Fatiga y de Cambio involuntario de carril (DAW+), Asistente Inteligente de reconocimiento de Límites de velocidad (ISLA) y la Asistencia para seguimiento del carril (LFA).
La gama de motores está compuesta por dos gasolina atmosféricos de 3 y 4 cilindros. El primero es un 1.0 con 67 CV y el segundo un 4 cilindros de 1.2 con 84 CV. Ambos se conectan a un cambio manual de 5 marchas y, para el acabado GT-Line en ambos casos, con uno automático de embrague pilotado también de 5 relaciones. Como no llevan ningún tipo de hibridación, al nuevo Picanto le corresponde la etiqueta C.
Los precios son lo más interesante con una cifra de partida de 16.527 euros para la versión básica 1.0 acabado Concept, mientras que el más caro 1.2 con cambio automático y acabado GT Line cuesta 21.435 euros, en los dos casos con los descuentos aplicados.

BUEN BÁSICO
El nuevo Picanto sigue siendo un buen utilitario que destaca por una habitabilidad de las plazas traseras encomiable.

RENAULT CAPTUR

MISMA ESENCIA, MEJOR PRESENCIA Y MAYOR ASISTENCIA

Conducción asistida predictiva para reducir el consumo de combustible y aumentar la seguridad, conducción autónoma de nivel 2, una variada gama de motores que van de los 90 a los 160 CV de potencia, con el híbrido de 145 como gran estrella por tecnología y consumo (con 4,7 l/100 km mejora claramente los 5,8 del resto de versiones) y un diseño radicalmente nuevo definen al Renault Captur 2024. Éste tiene que ver con el lenguaje de diseño estrenado por el Austral y en el caso de este SUV B supone entre otras cosas un capó más elevado y plano y una parrilla impactante, con multitud de relieves, reflejos y unos grupos ópticos full led que nada tienen que ver con los del modelo saliente.

Siendo una actualización, no deben esperarse grandes novedades ni en cuanto a dimensiones ni en cuanto a habitabilidad o capacidad de maletero, pero sí está confirmado que mantiene un marchamo de versatilidad nada habitual en la categoría como es la regulación longitudinal del asiento trasero (16 cm) . Las versiones más potentes, por su parte, han recibido un profundo trabajo de adaptación de la suspensión, con nueva geometría en los ejes, amortiguadores de nueva factura y estrenan calibración de la dirección, que debe haber mejorado la precisión y fidelidad de tacto.
Según versiones, podrá contar con llantas de 17” hasta las de 19” de la nueva versión Sprit Alpine de imponente aspecto y reflejos de deportiva exclusividad apreciable en los asientos, emblemas y revestimientos, entre otros. Éste, como el resto de la familia, pasa a incorporar el sistema OpenR Link con Google integrado y Android Auto 12 que tanto facilitan el uso diario, suponiendo un hito en una categoría donde hasta ahora no había propuestas de este tipo. La pantalla central, de 10,4" facilita el uso de estos sistemas en un entorno conocido e incluye servicios como Google Maps, Spotify o Amazon Music.
La sostenibilidad es otro de los pilares del nuevo Captur, que reduce su huella de carbono al aumentar el uso tejidos reciclados en las tapicerías, como en el Sprit Alpine, que supera el 26%.

MEJORADO
Mejora la percepción de calidad, en equipamiento, con mejora en cuanto a ayudas a la conducción, conectividad, con Google integrado y motores más eficientes.

LANZAMIENTO EN 2026
El BMW iX4 llegará a los principales mercados justo después de iX3 de nueva generación, primer modelo basado en la nueva familia de vehículos eléctricos de BMW, cuyo diseño prácticamente definitivo ha adelantado la marca a través del Vision Neue Klasse X.

MENOS PESO
La sexta generación de baterías, con más densidad volumétrica, permitirá fabricar eléctricos más ligeros, con más alcance y tiempos de carga inferiores, pero sobre todo, más deportivos y dinámicos.

EL NUEVO CISNE

BMW se saltará la que sería la próxima generación natural del X4 para centrarse definitivamente en el iX4 basado ya en las tecnologías de la "Nueva Clase". Objetivo, pararle los pies a Tesla... y demostrar el camino que aún queda por recorrer en electrificación.

RAÚL RONCERO. FOTOS: C. SCHULTE

NUEVO LENGUAJE
Mientras el frontal se inclina hacia adelante, el parabrisas adquiere un mayor ángulo para mejorar la eficiencia aerodinámica. El doble riñón se estrecha y verticaliza dejando más espacio a la también nueva generación de luces.

Si algo había caracterizado a los fabricantes de coches era planificación a largo plazo. Ahora, impera la improvisación debido a un panorama cambiante y la constante llegada de nuevos competidores, más aún en el ámbito de automóviles con tecnología de propulsión eléctrica. Ya hay estudios que vaticinan que el Model Y se podría convertir pronto en el modelo más vendido del mundo independientemente del segmento o tipo de tecnología de propulsión, todo un hito para una marca que puso los pies en la tierra durante la era térmica sin producir coches de combustión. Está claro que la la transición hacia la movilidad eléctrica está en plena efervescencia, aunque BMW sigue viendo —y viviendo— un cambio progresivo: hasta 2030, no espera que haya el mismo volumen de clientes para sus coches a baterías frente a sus otras tecnologías de propulsión.

Eso sí, lo que no quiere BMW es dar pasos en balde. Puestos a sacrificar un modelo "tradicional", el X4 tiene todas las papeletas al ser uno de sus coches con menor éxito comercial de sus gamas medias, con lo cual, la que debería ser la tercera generación aún basada en la plataforma CLAR deja paso a un iX4 completamente eléctrico desarrollado sobre Neue Klasse. Será uno de los coches que tendrá la responsabilidad de parar los los pies a Tesla, pero sobre todo, demostrar que su nuevo concepto tecnológico ha dado en el clavo.

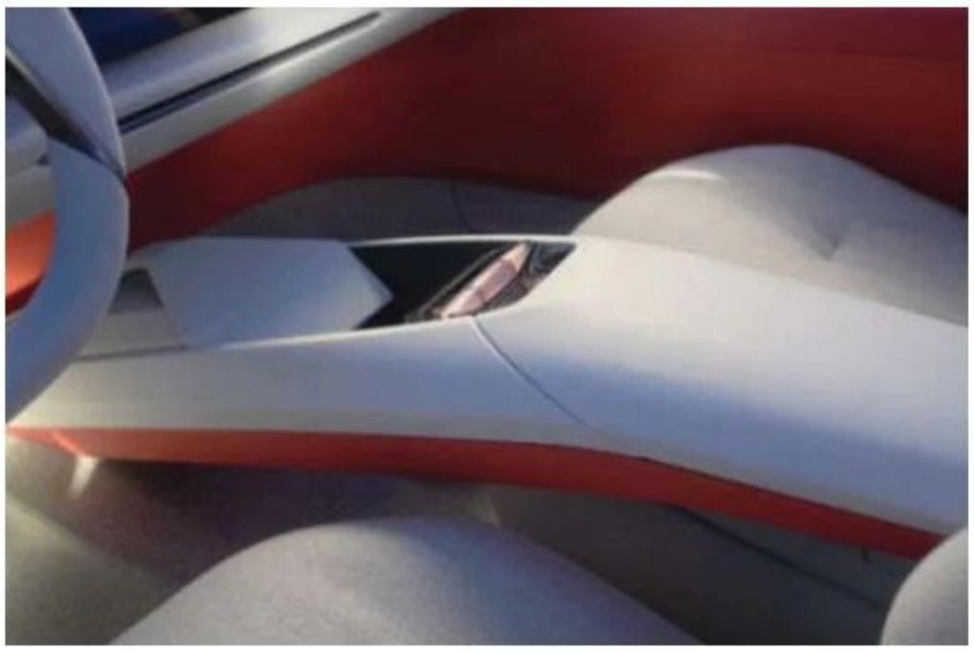
DIVISIÓN DE PODERES

Es curioso, sin embargo, que BMW no haga un trasvase técnico definitivo en próximos coches que en la actualidad ya tienen versiones eléctricas. Es el caso del BMW iX que la marca actualizara en el año 2025, del nuevo BMW iX5 que llegará en el año 2026 conservando motorizaciones térmicas e híbridas, o incluso el iX1, previsto para 2027, los cuales mantendrán sus correspondientes arquitecturas multienergía. El BMW iX4 debería empezar a producirse a finales de 2025 para llegar al mercado un año después junto con el tercer modelo eléctrico de nueva generación, el Serie 3, codificado como NA0 en su carrocería berlina y NA1 en carrocería Touring, modelo que tendrá correlación en gama i4 desde 2028 en adelante —NA02 y NA03—, culminando una primera serie

FUSIÓN DIGITAL

Mientras que el BMW Panoramic Vision proyectará información relevante en la franja inferior del parabrisas, el 3D Head-Up lo hace en una enorme pantalla virtual a metros de distancia del vehículo, ofreciendo hasta tres puntos de información diferentes.

LAS NUEVA BATERÍAS CILÍNDRICAS TENDRÁN 46 MM DE DIÁMETRO Y DOS POSIBLES ALTURAS, SEGÚN SE USEN EN BERLINAS O SUV



LUZ DINÁMICA

Los grupos ópticos posteriores contarán con elementos que se controlan individualmente y pueden variar la intensidad luminosa para transmitir efecto de profundidad y, adicionalmente, advertir al resto de usuarios de riesgos durante la circulación.

de modelos basados en "Nueva Clase" con el Serie 7 —ND0— que se producirá en 2029. Europa asumirá inicialmente la producción de esta nueva familiar, en concreto la nueva planta de la Debrecen, Hungría para extenderse luego a la planta alemana de Múnich, y a las que posteriormente se sumarán sus centros de producción de China y México. Salvo cambio de planes o la llegada de nuevos socios estratégicos que puedan acelerar o modificar el libro de ruta, como un próximo acuerdo con Tata Technologies para desarrollar software y nuevas tecnologías informáticas para el automóvil, todos ellos vendrán arropados por renovamos modelos que mantienen motores térmicos o PHEV, como el caso del recientemente renovado Serie 3, próximas actualizaciones de Serie 1, M5, M3 e incluso X3, todos ellos previstos para este mismo 2024.

25% MÁS DE EFICIENCIA GLOBAL

Llámese iX4, iX3 o i3/Serie 3, esta nueva familia de coches supone un cambio conceptual en la forma y en el fondo, en la filosofía de diseño o tecnología y procesos de producción. En el caso de un SUV como el iX4, BMW prevé una reducción del coeficiente aerodinámico del 20% junto a una importante disminución del peso global del vehículo, aspecto en el que las nuevas baterías de sexta generación serán elemento clave. Cuentan con avances notables en su estructura, química, rendimiento, autonomía y velocidad de carga. BMW anuncia hasta un 30% extra de autonomía respecto a la generación actual, con un coste de producción entre un 30 y un 40% inferior.

En comparación con las actuales celdas prismáticas que emplea BMW, las nuevas cilíndricas, similares a las 4.680 que emplea Tesla, tendrán un mayor contenido de níquel y menos proporción de cobalto en el cátodo, así como mayor contenido de silicio en el ánodo. Según el tipo de carrocería, BMW empleará dos tamaños diferentes de celdas: 4.695 para modelos berlina y 46.120 para modelos con carrocería tipo SUV. Las capacidades previstas son de 75, 90 y 105 kWh. Gracias a la arquitectura eléctrica de 800 voltios, la potencia de carga en corriente continua no será inferior a 270 kW, estimando cargas de sólo 20 minutos hasta el 80% de capacidad o posibilidad de recuperar en tan sólo diez minutos de carga hasta 300 km de autonomía.

Al igual que eléctricos de nueva generación, como el Audi Q6 e-tron, Neue Klasse también convierte al automóvil en una verdadera computadora con ruedas, subdividiendo áreas a las que se les asigna diferentes ordenadores de ultra-alto rendimiento que coordinan seguridad, rendimiento, iluminación, conectividad, carga, etc. Tal como avanzó el primer concepto basado en Neue Klasse, el iX4 contará un habitáculo de diseño minimalista que concentra todas las funciones en una nueva pantalla BMW Panoramic Vision complementada por un avanzando sistema de proyección de alta definición en la superficie del cristal que, según BMW, supone la conexión definitiva entre el mundo físico y digital. Parece claro que, en BMW, ha vuelto a nacer otra estrella.

OPINIÓN

Raúl Roncero

GLOBO SONDA

La nueva clase es el futuro, al menos en el plano técnico, pero BMW tendrá capacidad de medirlo porque en el mismo terreno de juego mantendrá en plantilla actualizados iX o iX1 manteniendo su "clásica" arquitectura. Inteligente.

CALIENTE, CALIENTE

Veo en el EV3 un SUV bien planteado que se acerca al "coche para todo" que necesita el usuario medio, pero Kia tiene que hacer valer su tecnología "de masas" para que sus precios estén, también, al alcance de una gran mayoría. De momento, es la única incógnita por despejar.

RAÚL RONCERO. FOTOS: KIA

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
x.com/byneontelegram
byneon Neon147
byneon Neon147

HANKOOK

Estar en el lugar adecuado en el momento adecuado. De eso va el futuro de Kia en general y el del totalmente nuevo EV3 en particular: llega al segmento con el mayor potencial de crecimiento, el de los SUV "medio compactos", y lo hace con la tecnología de propulsión con más proyección en los próximos años. Para muestra, los siguientes datos que nos facilita la marca, aunque no dejan de ser estimaciones: hoy, un 25% de las ventas globales son vehículos de la categoría a la que llegará el EV3 aunque pronto se estabilizará en un 28%. Por su parte, si actualmente el 11% de los coches que se venden en esa categoría son eléctricos, en un par de años se prevé alcanzar una cuota del 34%, del 55% en 2028 y superior al 70% en 2030.

Está claro que no sólo hay que estar ahí, sino llegar lo mejor preparado posible. El EV3 supone un próximo paso en la carrera eléctrica claramente definida por la marca, y al que seguirán otros modelos de diferente tamaño o concepto de carrocería, arropado también por una no menos interesante gama de modelos térmicos con diferentes tecnologías de propulsión, aplicando la máxima de que dividir, por ahora, es vencer. Es cierto que todo dependerá del precio final, pero Kia apuesta por un eléctrico de volumen para que, precisamente, el EV3 pueda ser un coche competitivo en su categoría, no sólo entre modelos eléctricos. La nueva versión de la plataforma E-GMP es, en parte, la clave. Derivada de los nuevos eléctricos grandes de la marca, pero con tecnología de 400V, permite hacer coches "en masa" por su escalabilidad, posibilidad de equipar el motor principal delante o detrás, y sobre todo, dar

FUTURO 4X4

Kia también ha confirmado una futura versión de tracción total equipada con dos motores y es previsible que el EV3 tenga una versión de acceso como el Hyundai Kona.

EL ÉXITO NO LO GARANTIZA UN PRODUCTO REDONDO COMO PARECE SER EL EV3, SINO UN PRECIO COMPETITIVO

cabida a baterías de generoso tamaño. Y todo ello, según la marca, a precios competitivos, de momento, una incógnita.

SENTIDO PRÁCTICO

Ya hemos tenido ocasión de verlo, tocarlo y pronto lo conduciremos, y si algo evoca el EV3 es sentido práctico. Mide 4,30 m de longitud, tiene una anchura de 1,85 m y una altura de 1,56 m. Como es obvio, son cotas similares a la de un Kona, modelo que de momento domina la categoría por eficiencia —al menos, teórica— o capacidad de maletero con sus casi 500 litros. Al menos en este sentido, el Kia EV3 estará muy cerca de él, con 460 litros anunciados, 1.250 con los asientos abatidos y 25 litros adicionales en el compartimento delantero, donde caben perfectamente el juego de cables de carga. De formas geométricas, pero pulidas con el encanto del denominado diseño "Opposites United" de la marca, al EV3 le siente de mil maravillas el estilo impuesto por el EV9, reflejado en la estructura general de la carrocería, pasos de rueda, grupos ópticos traseros, faros delanteros o incluso atrevida línea descendente de techo, todo ello, "rellenado" de opulentas llantas que podrán ser de hasta 19 pulgadas.

Su capacidad interior tal vez no sea milagrosa, pero apuesto que será un vehículo suficientemente versátil para una familia media. Kia ha logrado un Cx de 0,26, ayudado por una parrilla activa —de diseño diferente en los GT-Line— que modifica la entrada de aire mediante lamas variables a partir de 80 km/h. La reducción de peso, además de las ventajas constructivas que esconde E-GMP, también se deben al empleo de materiales procedente de reciclaje o fibras naturales, diez componentes que Kia denomina "must have" que son y será estándar en todo nuevo coche de la marca y que, entre elementos exteriores e interiores totalizan 28,5 kilos. Los tejidos que se emplean en el salpicadero o revestimientos de puertas están fabricados con telas recicladas mientras que los asientos, moquetas o reposabrazos está fabricados en PET procedente de botellas recicladas.

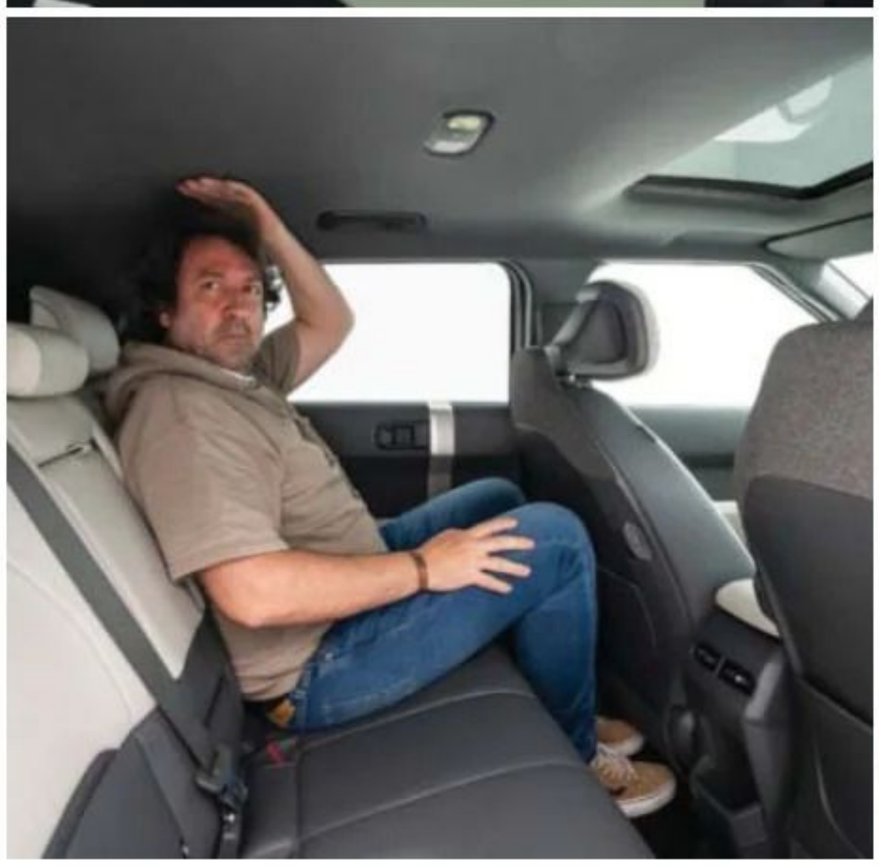
MINI EV9

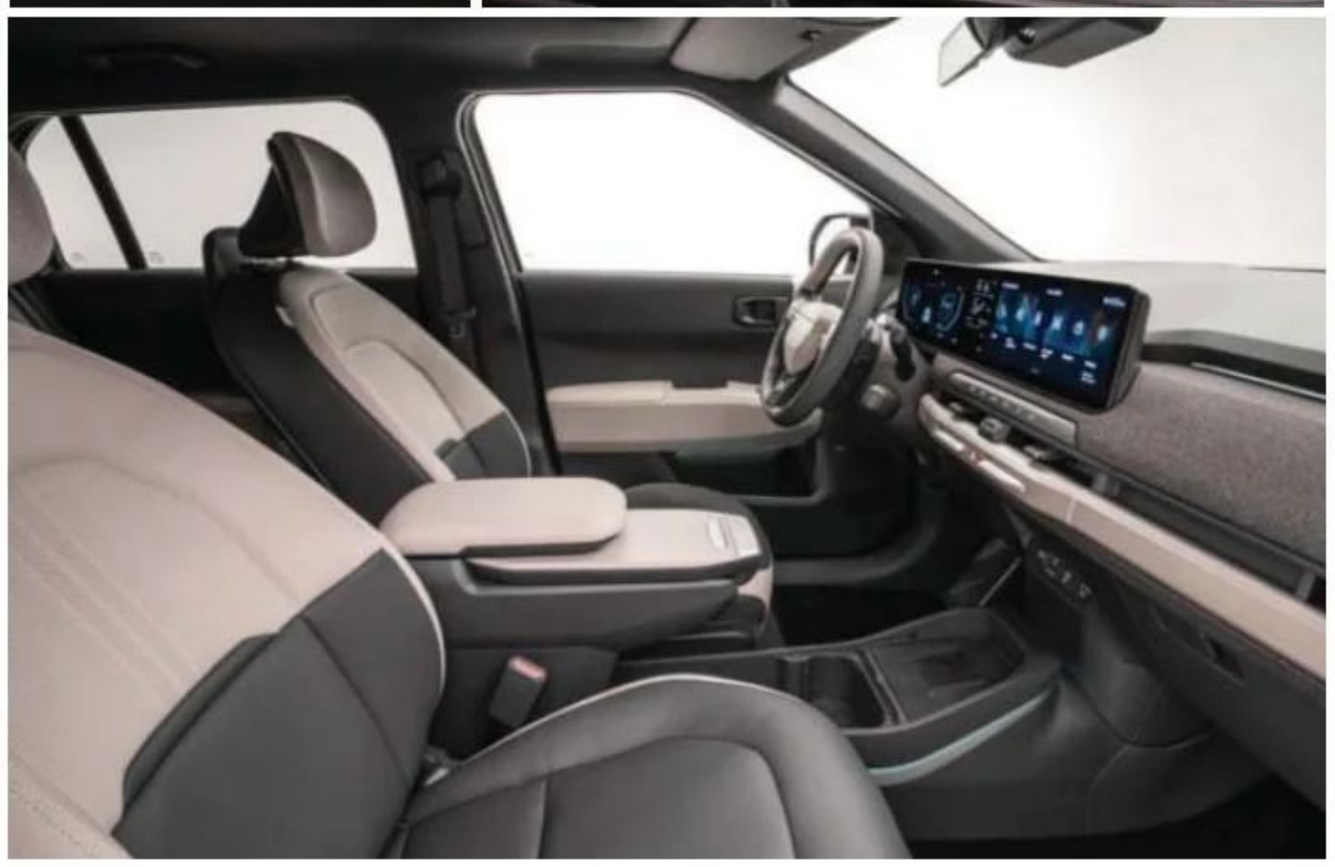
Parece una réplica en pequeño del gigante SUV de la marca, del cual no sólo hereda estilo, también tecnología y asistentes de seguridad.

Kia es consciente de que el coche eléctrico tiene códigos de uso diferente y por ello introduce elementos en el habitáculo que facilitarán la vida en el interior, ya sea a la hora de conducir o cuando esperamos cargando el coche en un punto de carga. Algunos ejemplos con son unos asientos delanteros con posición relax que se pueden utilizar cuando el coche está parado o una mesita que se prolonga desde el raposabrazos central para que conductor y pasajero puedan descansar, tomarse un refrigerio o incluso seguir trabajando con su tablet o portátil mientras el coche se nutre de energía. Bien visto. A todo ello se suman colores inspirados en la naturaleza,

SEGUNDA GENERACIÓN

Continuidad de lo ya visto en el EV6 y EV9, pero con calidades acordes al segmento en el que compite, sin grandes lujos en materiales, pero sin fisuras en funcionalidad o casi nulas en diseño, porque seguimos sin verle utilidad a la pantalla central de 5 pulgadas dedicada a la climatización. De la guantera que divide los asientos delanteros se despliega una mesita. El motor, ubicado muy bajo, permite disponer de un práctico hueco bajo el capó delantero.





JUSTO AL CIERRE DE ESTE ARTÍCULO KIA NOS ANUNCIABA QUE LOS 560 KM DE AUTONOMÍA DE LOS LONG RANGE AUMENTAN EN 40 KM ADICIONALES

un diseño horizontal del salpicadero que optimiza la impresión de amplitud, enormes huecos bien distribuidos, nuevas botoneras para acceso directo a funciones sin recurrir a los comandos de doble función como el EV6 y EV9. El ecosistema digital deriva de los coches grandes de la marca, compuesto por una triple pantalla contigua: 12,3" para instrumentación y multimedia más la pantalla de 5 pulgadas dedicada a la climatización aunque de dudosa utilidad y nula visibilidad para el conductor.

UN NIVEL DE POTENCIA, DOS BATERÍAS

Para el lanzamiento se han confirmado dos versiones que no difieren en la potencia, sino en el tamaño de la batería: 204 CV en los dos casos. La batería "pequeña" tiene 58,3 kWh de capacidad, destinada a los Standard Range ¡81,4 kWh en el caso de los Long Range, una capacidad de récord entre sus semejantes. Las autonomías, muy realistas según indica la marca, serán de 410 km en el primer caso y de hasta 600 km en el segundo, lo cual garantiza capacidad para largos recorridos. Las potencias de carga están lejos de los más de 200 kW que admiten los coches basados en E-GMP con 800V, pero Kia dice haber trabajado en la estabilidad de su curva y no tanto en la potencia pico. 102 kW admiten los Standard Range y 128 kW los Long Range, con tiempos de carga en ambos casos inferiores a los 30 minutos, pudiendo cargar a 11 kW en corriente alterna. Tecnología V2L, V2H y V2G, llave digital, comandos de voz con inteligencia artificial y Chat GPT, asistente de seguridad derivados de los EV9 y EV6... el EV3 es un coche que ha nacido pensando a lo grande.

GT-LINE
Parrilla, elementos de protección de la carrocería y llantas tienen un diseño específico en el acabado más exótico del EV3.

OPINIÓN

Raúl Roncero

OBLIGADAS REFERENCIAS

No tenemos aún idea lo que costará, pero sí algunas buenas referencias que nos pueden indicar el camino. Tratándose de un automóvil más avanzado que el Niro, es de suponer precios más elevados que él —desde 38.529 €— mientras que su mellizo, el Kona, arranca en los 40.950 €. Si en el medio tuviera que estar la virtud, Kia tendrá un gran coches... de minorías.

DESDE [52.000 € | 286 CV | 15,2 L/100 KM | ETIQUETA 0]

ALMA DE LÍDER

El nuevo CUPRA Tavascan llega para liderar el proyecto de electrificación de la marca española. Es el más ambicioso de todos los proyectos por tamaño, calidad y versiones de hasta 340 CV con tracción total.

JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: CUPRA

CUPRA

Por fin llega el Tavascan, fiel al prototipo que vimos en 2019 y que supone el segundo modelo 100% eléctrico de Cupra. Este es un paso importante a la total electrificación de la marca española y se suma a la actual oferta donde se renuevan modelos como el León o Formentor con versiones híbridas enchufables y uno más que se sumará al grupo en breve denominado Terramar con tecnología PHEV de 100 km de autonomía eléctrica.

Pero el Tavascan es el estandarte de Cupra, sin duda. En la primera toma de contacto realizada con el segundo modelo 100% eléctrico de la marca hemos constatado que es un SUV mucho más ambicioso. Aspira a ser reconocido como una marca y un modelo premium entre los premium y no se ha descuidado ningún detalle desde el diseño, realizado en Barcelona aunque su fabricación se traslada a Anhui en China.

Exteriormente destaca su firma lumínica con los tres triángulos y el logotipo trasero iluminado. En el interior destaca una espina dorsal con relieve en escamas a modo de consola central flotante donde solo se aloja el botón del warning pero proporciona mucho carácter dejando espacio debajo para alojar objetos. La habitabilidad es excelente, no en vano ofrece una carrocería de 4,65 metros de largo y una batalla de 2,76 metros, partiendo siempre de la plataforma MEB que el Grupo VW ya tiene comprobada en el Audi Q4 Sportback, Skoda Enyaq o VW ID.5. Sus plazas traseras me parecen mejores que las de sus primos y su maletero anuncia 540 litros que parecen escasos ante la sensación de volumen que deja el portón eléctrico. También es algo más largo y a mi entender mejor proporcionado con el equipo de diseño de Martorell y llantas de 19" para la versión más básica y de 21" para el superior.

DOS VERSIONES: VZ Y ENDURANCE

Las baterías están alojadas en el centro para dejar el reparto casi al 50%

LA VERSIÓN ENDURANCE QUE SOLO CUENTA CON EL MISMO MOTOR TRASERO DEL VZ CON LOS 286 CV Y PRESCINDE DEL DELANTERO LOGRA UN ALCANCE DE 568 KM.

(49:51). El peso ronda los 2.200 kilos. Esas pilas forman un pack de 77 kWh de capacidad idéntico para las dos versiones ofrecidas inicialmente: VZ y Endurance. El primero es el más potente y exclusivo con dos motores y tracción total que desarrollan una potencia total de 340 CV. El primero es síncrono permanente sobre el eje trasero y lleva el peso de la motricidad. El segundo asíncrono sobre el eje delantero ayuda llegando a transmitir hasta el 30% de la energía hacia ese eje. Los dos motores se comunican para hacer un tracción total que permiten prestaciones como la aceleración de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos. Este VZ ofrece una autonomía de 522 km.

Para alcanzar más autonomía está la versión Endurance que solo cuenta con el mismo motor trasero del VZ con los 286 CV y prescinde del delantero (pierde 1,3 segundos en el 0 a 100 km/h). Esto le proporciona más alcance con el mismo equipo de baterías: 568 km. Y destacar las levas tras el volante para elegir la regeneración

ESTABILIDAD
El control de estabilidad ESC —que ofrece una configuración deportiva (ESC Sport), y otra completamente desconectable (ESC OFF)— y el sistema de chasis configurable Control de Chasis Adaptativo (DCC Sport), hacen del Tavascan uno de los eléctricos de mejor comportamiento.

HERMANOS DE LITIO

La plataforma MQE es ya muy conocida y es de demostrado rendimiento. El Cupra Tavascan la emplea con el mismo equipo de baterías de iones litio de 77 kWh de capacidad real (82 kWh total). Y este equipo es el mismo que emplean sus hermanos de grupo como el VW ID.5, el Audi Q4 e_Tron o el Skoda Enyaq. En todos el rendimiento y las proporciones son muy similares, aunque el último en llegar parece que aprovecha mejor por su diseño y su buen coeficiente aerodinámico de Cx 0,25, solo mejorado por el Skoda con 0,25.
La guerra de precios está servida por tanto, pero el CUPRA se posiciona muy bien. Partirán de los 52.000 euros sin los descuentos correspondientes lo que le sitúan en buena posición frente a la competencia. Se ha simplificado la oferta de opciones con tres paquetes: Adrenaline, Extreme y Winter Pack. El Adrenaline cuenta con llantas de aleación de 53 cm (21'') en Copper, faros Matrix LED, Head-up Display con realidad aumentada, DCC Sport, techo solar panorámico, sistema de sonido Sennheiser, cámara Top View 360º, y asientos delanteros eléctricos, calefactados y con tapizados con una microfibra reciclada. El Extreme añade llantas de aleación forjadas de 53 cm (21'') con neumáticos Performance (255 mm delante y detrás) y asientos delanteros CUPBucket ventilados tapizados en piel. Y el Winter Pack suma también bomba de calor para maximizar la autonomía eléctrica, parabrisas calefactado, asientos delanteros calefactados y, en los Adrenaline y Extreme, también en los traseros.

CALIDAD PREMIUM

La pantalla central de 15” es la más grande que emplea CUPRA en ninguno de sus modelos. La espina central flotante con relieve en escamas proporcionan muchas personalidad al interior del Tavascan. La calidad de sus materiales es de primera. Y su habitabilidad trasera de las mejores de su competencia, con un maletero amplio y regular en volúmenes que alcanza los 540 litros.

de energía en marcha y, por supuesto, cuenta con un selector de modos de conducción que puede elegir entre funciones Range de más recorrido hasta Confort o deportivas. Y siempre la velocidad está autolimitada a 180 km/h.

CARGA RÁPIDA

En cuanto a la capacidad de carga dispone de un cargador de a bordo de 11 kW y en corriente continua puede hacerlo hasta a 185 kW. Con ello anuncia que en 7 minutos puede cargar una capacidad para recorrer 100 km y subir del 10% al 80% de la batería en menos de 30 minutos.

En marcha la sensación de alta calidad. Se percibe desde el tacto de los materiales empleados en el interior a pesar de ser en su mayoría reciclados. Los asientos, por ejemplo, son tipo baquet desde las versiones básicas y pueden ser textil, con hasta un 90% de poliéster reciclado, o de microfibra, con hasta un 50% de microfibra reciclada. Los asientos denominados CUPbucket se ofrecerán más adelante también estarán disponibles en cuero. Destaca a sus mandos además del tacto de todos los materiales, la pantalla de 15" flotante en el centro que es la más grande que usa la marca hasta el momento, con un nuevo inerfaz para mejorar la relación con el conductor.

LUCES SIN SOMBRAS
Desde el punto de vista del diseño es todo un acierto el Tavascan que se reconocerá con el logotipo trasero iluminado.

Una vez en marcha compruebas el buen trabajo efectuado en el chasis. Incorpora la tecnología de Control de Chasis Adaptativo (DCC Sport), la suspensión deportiva y la dirección progresiva, lo que sumado a las llantas de 21" en la versión VZ de tracción total que hemos conducido permiten un alto grado de estabilidad. No se aprecia el peso hasta que tienes una frenada potente (con un tacto de pedal quizás algo esponjoso) y su agilidad en curvas es del máximo nivel. No hay ningún pero que hacerle desde el punto de vista de comportamiento y estabilidad, así como tampoco del consumo que se puede lograr fácilmente los 16,5 kWh/100 km que anuncia esta versión.

NO SE APRECIA EL PESO HASTA QUE TIENES UNA FRENADA POTENTE Y SU AGILIDAD EN CURVAS ES DEL MÁXIMO NIVEL.

DATOS TÉCNICOS

Precio **52.000 €**

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Tipo	Eléctrico síncrono trasero
Tension nominal	-
Potencia máxima	210 kW (286 CV)
Par máximo	245 Nm
Transmisión	Tracción trasera
Embrague	

Baterías

Tipo	ion litio
Capacidad total / útil	82 kWh/77 kWh
Tension nominal	240-408 V
Potencia de carga en CA	11 kW
Tiempo de carga en CA	8 horas
Potencia de carga de CC	135 kW
Tiempo de carga de CC	10% a 80% en 28´

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	McPherson
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos ventilados 358 mm
Frenos traseros	Tambor 280 mm
Dirección	Cremallera asistida progresiva
Neumáticos	235/55 R19 delante y 255/50 R19 detrás. (opcional de 20" y 21")
Coeficiente Cx	0,26
Largoxanchoxalto	4544/1861/1597 mm
Batalla	2766 mm
Peso oficial	2273
Maletero	540 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,8 s
Consumo combinado WLTP	15,2 kWh/100 km
Autonomía	568 km
CO_2	0

OPINIÓN

Juan I Eguiara

SIN COMPLEJOS
CUPRA realiza una ofensiva al segmento premium y electrificado. Con un precio alto, pero competitivo, este SUV de línea couperizada, buenas proporciones, superatractivo diseñado en España es una de las mejores alternativas para el que busque un coche de estas características. Un chasis y comportamiento perfecto y consumos más que razonables con autonomías ya muy por encima de los 500 km.

[DESDE 20.050 € | DESDE 100 CV | 4,6 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

SUMANDO

La movilidad sostenible sigue agregando valor en la gama del Opel Corsa. Ahora con la introducción de la versión Hybrid con 100 y 136 caballos que añaden etiquetas ECO con menor consumo y contaminación de CO2 por kilómetro.

JUAN MANUEL GARCIA RUBIO. FOTOS: OPEL

Una de las marcas más activas presentando novedades está siendo Opel. La renovación de su gama, sin olvidar en ella el nombre de sus modelos más estandarte (Astra, Corsa...), está siendo muy constante. Especialmente para cumplir también con el plan de la marca, y de Stellantis, de un futuro muy cercano con una gama eléctrica completa. Si hace escasamente unos meses hablábamos del Opel Corsa y su versión eléctrica (Corsa Electric), ahora nos toca hacerlo de la versión híbrida con dos potencias a elegir, así como también de la actualización general del modelo, como bien puede apreciarse de un simple vistazo por una serie concreta de modificaciones estéticas. La primera de ellas, cómo no, el sello más inconfundible de la marca, el frontal Opel Vizor que une de lado a lado de cada faro con una franja negra y faros por leds mejorados. Pero hay otros, como los paragolpes, las letras más grandes del nombre del modelo en el portón trasero, etc. Eso por lo que se ve por fuera, aunque

hay más, claro, porque también los encontraremos dentro en volante, tapicerías, software mejorado...

Bajo el capó, la versión Hybrid autorrecargable es la que se agrega como valor añadido a una gama interesante en su segmento de vehículos que rozan, o que superan incluso como este, los cuatro metros de longitud exterior, monta una mecánica con hibridación ligera de 48 voltios (MHEV) que se vende en dos potencias diferentes. La base, si así lo queremos, con 100 caballos de potencia (74 kW). Por arriba, y además coincidente con el el mayor grado de acabado, o GS, la de 136 (100 kW). En ambos casos, el motor de gasolina de 1,2 litros y tres cilindros sobrealimentado por turbocompresor se une a un motor eléctrico de 28 CV (21 kW) situado en la caja de cambios para de paso asignarse la etiqueta ECO y sumar así también puntos en una gama de movilidad sostenible creciente. De esta forma, Opel sitúa dos mismos niveles de potencia en el mercado con dos mecánicas distintas, esta de 136 caballos híbrida y la otra eléctrica que está por debajo de la otra también eléctrica pero de 156 caballos. El usuario podrá elegir que más le conviene. Según Opel, y comparándolo con un térmico similar (por ejemplo un Corsa 1.2 de gasolina y cambio de 8 velocidades), el ahorro en combustible en entornos urbanos es de hasta un 18% (sobre un litro menos), así como el menor desecho de CO2 a la atmósfera (hasta 22 gr/km), por lo que esta también puede ser estupenda decisión que incline la balanza hacia el enfoque de la marca para "principiantes en electrificación" a la hora de optar por un coche así. La verdad es que por suavidad y equilibrio general, esta es una interesante opción en el mercado, y da lo mismo en uno u otro caballaje ya que ambas son verdaderamente confortables de conducir. Incluso más allá del entorno urbano al que principalmente van enfocadas. No plantea la posibilidad de botón para funcionamiento eléctrico, lo hace automáticamente según nivel de batería, etc., pero si de funcionamiento ECO, Normal y Sport. El cambio automático es de doble embrague muy cómodo y preciso, y de seis velocidades, cuya acción no hace sino equilibrar más la balanza a favor de este modelo. Si lo que estamos pensando es en el precio, no son necesariamente más caros, y así, y dentro de un segmento siempre competitivo, el Corsa Hybrid de 100 caballos se vende desde ya desde 22.550 euros, o el de 136 desde 23.550. Bueno, también desde 99 al mes (36 meses) con una entrada de menos de 5.000 euros si se quiere financiado que es otra buena forma de adquirirlo.

EL CORSA AGREGA VALOR AÑADIDO. DEL HYBRID, VERSIÓN DE 100 CV Y OTRA DE 136 CON CAMBIO AUTOMÁTICO DE DOBLE EMBRAGUE

HIBRIDACIÓN LIGERA MHEV

El mercado también decide. Y una gran parte de él elige híbridos ligeros autorrecargables... mejor de 48 voltios como este. Sencillez y compacidad. Un motor de gasolina, un motor eléctrico de ayuda, una caja de cambios automática y una batería pequeña de 0,89 kWh suponen un conjunto perfecto para eficiencia de la hibridación, la rápida respuesta de la ayuda eléctrica y además contribuye a un peso normal. Automáticamente, el motor eléctrico ayuda al de gasolina al arrancar, por ejemplo, también al seguir a otro vehículo en un atasco, en maniobras de aparcamiento, etc. En funcionamiento conjunto con el térmico, cuando lo hace, aporta fuerza (par). También puede actuar solo cuando el de gasolina se desconecta (conducción a vela hasta 135 km/h), pero también regenera en frenadas, conducción eléctrica hasta 1 kilómetro o hasta el 50% de conducción en ciudad, etc.

CAMBIOS. Motorización híbrida de 48 voltios (MHEV) en dos potencias, maletero igual de 309 litros, letras del modelo más grandes detrás y software de pantallas mejorado conforman un panorama de avance en la gama.

DATOS TÉCNICOS

Precio desde **20.050 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	100 CV
Par global del sistema	230 Nm

Motor térmico

Tipo	Delantero transversal
Cilindrada y cotas	1.119 cc / 75 x 90,5 mm
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	n. d.
Potencia máxima	74 o 100 kW CEE (100 o 136 CV)
Par máximo	205/ 230 Nm CEE

Motor eléctrico

Tipo	Delantero transversal
Potencia máxima	21 KW CEE (28 CV)
Par máximo	55 Nm CEE

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	0,89 / 0,43 kW

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente, McPherson con amortiguador y muelle
Susp. trasera	Semiindependiente de rueda tirada
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	195/65 R16 delante y detrás
Coeficiente Cx	n. d.
Largoxanchoxalto	4.060x1.765x1.433 mm
Batalla	2.538 mm
Peso oficial	1.267 kg
Depósito comb.	44 l
Maletero	309

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	190 / 210 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,9 seg.
Consumo combinado WLTP	4,5 l/100 km
Autonomía eléctrica	Hasta 1 km
CO_2	101 gr/km

OPINIÓN

J. Manuel García

EFECTIVAMENTE BUENAS

Para "principiantes de la electrificación" o no, estas versiones híbridas ligeras del Opel Corsa son ideales. Tanto para ciudad como para carretera. Sin precios desorbitados, ofrecen muy calidad constructiva, imagen atractiva y son efectivamente buenas. Con consumos razonables y una conducción muy equilibrada tienen la codiciada etiqueta ECO. También van un paso más allá en equipamiento y tecnología.

SWIFT

[18.500-22.600 € | 83 CV | 4,4 - 4,9 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

CON CABEZA

Swift siempre ha sido sinónimo de práctico e inteligente. Suzuki vuelve a aplicar esa misma fórmula en la renovada versión, pero reforzando esta vez, más que nunca, la seguridad, conectividad y eficiencia.

RAÚL RONCERO. FOTOS: SUZUKI

Cuatro generaciones globales en las que, si algo se ha ganado a pulso el Swift a lo largo del tiempo ha sido demostrar que es un vehículo robusto, práctico y eficiente. Partiendo de la misma arquitectura Heartec de la versión saliente, cuyas posibilidades dejó más que sobradamente claro el Swift Sport, Suzuki ha enfocado la renovación de su nuevo modelo de entrada —el Ignis desaparece del catálogo de la marca— pensando en las necesidades reales del cliente. La primera buena noticia es que Swift y básico no son compatibles, algo no siempre habitual en automóviles pequeños o urbanos que ofrecen precios gancho en versiones poco equipadas o de poca potencia. Y es que, si el acabado más sencillo de un Swift, el S1, ofrece un equipamiento realmente completo en todas las áreas principales, también su nuevo motor de 83 CV, ya único en la gama, cumple de forma satisfactoria dentro o fuera de la ciudad y tiene características que, presumiblemente, hacen pensar en que también será un propulsor duradero. Lo que no falta, ya marca de la casa, es una inteligente hibridación que aporta la etiqueta ECO a todas las versiones.

PUNTO DE EQUILIBRIO

Por 18.500 euros, mil euros menos si además lo financias, te puedes llevar un coche bastante redondo. No es tan barato ni amplio como un Dacia Sandero, pero tiene algunas cualidades mejores, como un tacto de conducción superior y un mayor equipamiento de serie. Encontrarás algún Opel Corsa o Mitsubishi Colt con precios más bajos, con motores de baja potencia que dejarán ver rápidamente sus debilidades a poco que salgas de la ciudad. Es cierto que hay coches como el Renault Clio TCE de GLP que tienen una mejor relación entre potencia y precio, pero supeditado al uso de gas si de verdad quieres conseguir el mejor coste de uso posible. Si tu prioridad es el consumo, el nuevo Swift es el inmediato perseguidor de la pareja de híbridos puros formada por el Toyota Hybrid y su gemelo Mazda 2, los más eficientes, pero con precios de partida claramente más altos. Por otro lado, coches eminentemente urbanos como podrían ser el Fiat Panda, Kia Picanto, Toyota Aygo o Hyundai i10 tienen otras limitaciones de uso si necesitas salir de la ciudad solo en compañía, ya sea a nivel mecánico, de confort, de habitabilidad, capacidad de carga o chasis.

Por cierto, con la desaparición del Ignis, el Swift se “apodera” de sus versiones All Grip de tracción total, siendo el único coche de su especie —GR Yaris es otra historia— que dispone de esta solución; al menos de momento, los 4x4 sólo estarán disponibles con caja de cambios manual. Cuentan con una altura al suelo algo mayor —pasan de 115 a 140 mm—, no mucho, pero sí más favorable a la hora de circular por carreteras que tengan un ligero velo de nieve, que es donde este tipo de coches, equipados con los neumáticos adecuados, han demostrado ser más ventajosos que automóviles más específicos.

El único motor disponible para el nuevo Swift es un 1.2 de tres cilindros

SUZUKI NO RECURRE A "PRECIOS GANCHO" NI A UNA VERSIÓN DE ACCESO CON TRAMPA: DE SERIE, VIENE CON UN EQUIPAMIENTO REALMENTE COMPLETO

de nuevo desarrollo —código Z12—, un tanto curioso no por ser atmosférico, sino por utilizar inyección indirecta, aunque con doble inyector por cilindro, junto a un sistema de hibridación ligera de 12 voltios que aporta 3 CV y 60 Nm adicionales cuando se solicita potencia a bajo régimen. Rinde 83 CV a 5.700 rpm y un par de 112 Nm. Puede parecer una potencia algo justa, pero en realidad no lo es tanto atendiendo a su excelente respuesta, aprovechamiento de su curva de par o al bajo peso del coche —su versión más equipada supera por muy poco los mil kilos—.

Uno de los aspectos que más me ha gustado de este propulsor es su funcionamiento: no adviertes tan fácilmente la arritmia clásica de un motor con su arquitectura, y además, el sistema de microhibricación, el cual también gestiona el Start&Stop, consigue un arranque verdaderamente rápido y suave. Es un motor bastante lineal y suave en su entrega de potencia y viene alineado con un cambio de cinco marchas de manejo francamente bueno, preciso y sólido, algo que en realidad se hace extensible al resto de mandos en general.

De poner alguna debilidad sobre la mesa, diríamos que no es un coche ágil a la hora de ponerse en movimiento desde parado o que requiere más atención que otros a la hora de encontrar el punto justo de embrague, pero enclavada la segunda relación, el Swift tiene ritmo para moverse fácilmente en la ciudad y también fuera de ella a poco que adaptemos convenientemente la marcha a la fuerza que puede desarrollar el motor en cada momento. Está claro que no es un coche rápido, pero sí realmente solvente, y sobre todo, bastante eficiente. Según la marca, los consumos se han reducido un 8%. Anuncia medias WLTP de 4,4 l/100 para la versión manual, de 4,9 l/100 para el All Grip o de 4,7 l/100 km para la que emplea el cambio automático CVT. Durante la toma de contacto, conduciendo por la sierra madrileña con una versión manual, conseguimos un consumo final de 5,1 l/100 km, una cifra ya de por sí bastante correcta que podría haber sido fácilmente mejorada de habernos ahorrado el innecesario uso de marchas cortas en determinados momentos. Si el propulsor afrontó el desnivel con suma facilidad, también el chasis demostró estar sobradamente preparado en la zona intermedia de curvas en las que el Swift se desenvuelve como pez en el agua por aplomo, nobleza y correcta precisión del tren delantero.

Con la versión CVT hemos tuvimos un contacto algo más breve, pero lo suficiente para que nos quedara claro que encaja mejor en la ciudad que fuera de ella ya que el motor no aprovecha tan bien la mecánica o, al menos, no da la impresión real de hacerlo cuando buscamos la máxima aceleración posible. Eso sí, además de la lógica facilidad de uso o el confort que añade, resulta suavísimo y emula bien las siete etapas definidas cuando se utiliza en modo secuencial.

GAMA

Motor único y tres niveles de acabado: S1 —18.500 €—, S2 por 20.200 € para la versión manual y 21.700 € tanto para el All Grip como para el CVT. Los S3, desde 21.100 € a 22.600 € en el caso del automático.

RESOLUTIVO

Las suspensiones tienen una firmeza adecuada para conseguir una óptima capacidad de absorción sin que el balanceo en curva resulte en ningún momento demasiado amplio. Aunque el aislamiento general del coche podría ser mejorado, el motor no suena demasiado ni tiene el sonido típico de otros propulsores de tres cilindros que suelen resultar molestos cuando giran a bajas o altas vueltas. Tampoco se perciben ruidos por desajuste, piezas que rocen entre sí ni ruidos secos de suspensión cuando circulamos por asfalto muy roto o bacheado. En este sentido, el Swift deja una grata impresión de que no se trata de un coche pequeño, sino de un utilitario con un tamaño de carrocería más pequeño de lo habitual. Eso sí, perfectamente aprovechada. Con el puesto de conducción adaptado a una persona que supera holgadamente la estatura media, aún queda-

A LA JAPONESA

La función está por encima de la forma, pero no por ello deja de ser un coche vistoso. Los distintos elementos del salpicadero están buen ajustados y parecen bastante sólidos. Volante y asiento de conductor disponen de una amplia horquilla de regulaciones para que se puede acomodar fácilmente usuarios de diferente talla. En detalle, vista del mando que utiliza el cambio CVT, con modo automático o secuencial emulando siete etapas o puntos de cambio; la ciudad es su especialidad. El sistema multimedia, ahora de 9" —antes, 7"—, puede parecer algo anticuado por sus grafismos, pero funciona correctamente.

ba atrás espacio para que esa misma persona pudiera sentarse atrás sin estrecheces, aunque por anchura, dos ocupantes es su ocupación óptima en las plazas posteriores. Su maletero, con 265 litros de capacidad, destaca por disponer de una altura útil hasta la toldilla bastante generosa, además de formas bastante aprovechables.

Aunque el habitáculo o diseño del salpicadero ha cambiado por completo, es un coche en el que nos seguimos sintiendo "como en casa". Uno de los cambios principales es que la pantalla multimedia, ahora de 9 pulgadas de serie y con sistema de navegación incluido, pasa a esta ubicada en una zona más elevada y de mejor acceso. La instrumentación de agujas clásica dispone de un completo display entre las dos esferas en la que podremos consultar útil información complementaria. En sus diferentes islas de botones, encontraremos también accesos directos para desconectar ciertos asistentes de seguridad de forma fácil y rápida, algo que está crispando la utilización de muchos otros coches en los que hay que acceder a engorrosos menús hasta encontrar la función que deseamos inhibir.

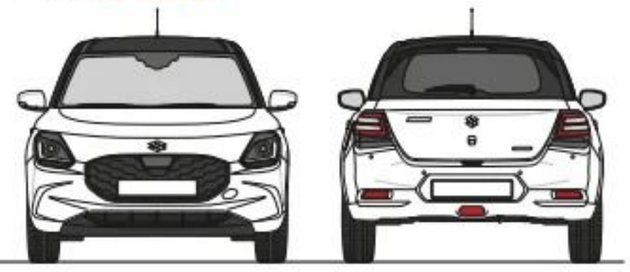
Por primera vez, el Swift dispone de conectividad remota mediante la aplicación Suzuki Connect que será gratuita durante tres años y mediante la cual podremos consultar la localización del vehículo, el historial de conducción, recibir alertas o consultar el mantenimiento. Se han incorporado nuevos sistemas de seguridad como el asistente de mantenimiento de carril y la monitorización de atención del conductor, o mejorado algunos otros como el sistema de reconocimiento de señales de tráfico, ambos integrados en el completo Sistema de Asistencias a la Conducción DSBS de segunda generación que viene de serie en todas las versiones. Y es que, comentábamos al inicio, el Swift es un coche que no entiende de mínimos. Los acabados disponibles se denominan S1, S2 y S3, desde el primero con elementos de serie como el citado DSBS II, el sistema de navegación, faros automáticos, volante multifunción, 4 elevalunas eléctricos, control de velocidad adaptativo, sensores de aparcamiento trasero, cámara marcha atrás, sistema de apertura y arranque sin llaves, o llantas de acero de 15 pulgadas.

CÓMODO
Ágil, pero por encima de todo, bastante confortable por una suspensión bien afinada que aísla debidamente el coche del asfalto.

EL NUEVO 1.2 MILD HYBRID NO ES MUY POTENTE, PERO SÍ MUY SUAVE Y CUMPLE SOBRADAMENTE FUERA DE LA CIUDAD

DATOS TÉCNICOS

Precio **18.500 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	60,9 kW / 83 CV
Par global del sistema	112 Nm

Motor térmico

Tipo	De tres cilindros en posición delantera transversal
Cilindrada y cotas	1.197 cm^3 - 74 x 92,8 mm
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina, doble inyector por cilindro
Compresión	13,9:1
Potencia máxima	60,9 kW (83 CV) a 5.700 rpm
Par máximo	112 Nm a 4.500 rpm

Motor eléctrico

Potencia máxima	2,3 kW (3 CV)
Par máximo	60 Nm
Batería	De iones de litio

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Tambor
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	175/65R15
Coeficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	3.860 x 1.735 x 1.495 mm
Batalla	2.450 mm
Peso oficial	994 kg
Depósito comb.	37 litros
Maletero	365 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	165 km/h
Acel. 0-100 km/h	12,5 s
Consumo combinado WLTP	4,4 l/100 m
CO_2	98 g/km

OPINIÓN

Raúl Roncero

LÓGICA APLICADA
Un coche útil, bien equipado en materia de seguridad, que parece aguantar el paso del tiempo, gasta poco, ofrece ventajas de uso por ser un ECO, resulta muy agradable de conducir, está sólidamente acabado... No se le puede pedir más. No es "un regalo", pero sí uno de los "coches de batalla" más interesantes de la categoría.

[63.500 € | 299 CV | 15,2 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

SORPRENDE

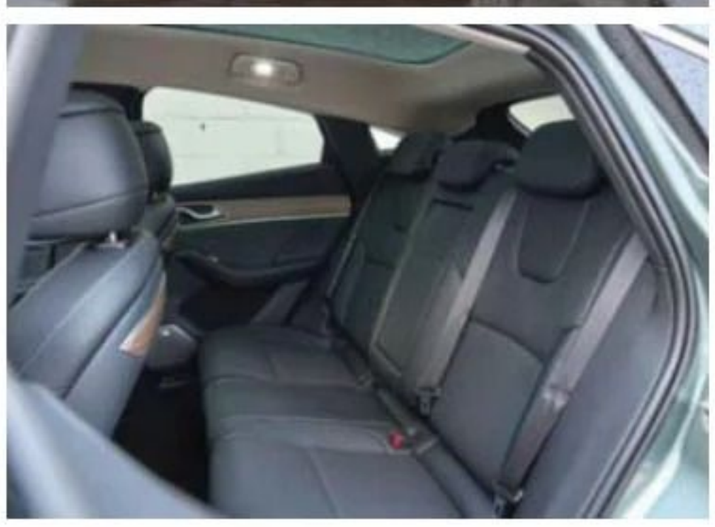
Eléctrico, SUV, sofisticado y oriundo de China, el Seres 5 es el segundo automóvil de la marca que se trae a España. Llega con dos propuestas, una de propulsión trasera y otra total siempre con una batería de 80 kWh de capacidad y un único acabado comercial.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES . FOTOS: AUTOPISTA

El Seres 5 es, por el momento, el último coche de procedencia china que ha llegado a nuestro país. Responde a la definición de SUV medio, con, 4,7 m de longitud y 1,9 de anchura; es eléctrico, con una variante de propulsión trasera y 240 KW (299 CV) y una más poderosa con un motor accionando cada eje y 430 kW (584 CV); su batería es de litio ferrofosfato con 80 kWh de capacidad, y tanto su diseño como su equipamiento le sitúan en la zona caliente en cuanto a percepción de calidad. Eso sí, su precio de salida no es bajo y aunque mejora su atractivo con promociones comerciales, éstos no bajan de los 53.850 y 60.995 respectivamente; una cifra considerable sin duda aunque el plan Moves, aplicable en el 2WD puede aminorar parcialmente.

En su diseño aparecen no pocas influencias, entre ellas un homenaje decidido a Porsche en detalles que van desde el pilar C y la curvatura del maletero y la llave, o a Tesla, con esa inmensa pantalla central de 15,6" que actúa de auténtico centro de mando desde donde se regulan desde los modos de conducción —con uno configurable en cuanto a respuesta al acelerador, firmeza de la dirección y nivel de frenada regenerativa— o puesta en marcha manual del vehículo, a elementos de información como consumo, navegación, etc. y los de confort, como climatización, masaje de los asientos o bloqueo de las puertas.

La batería, suministrada por CATL es de litio ferrofosfato y puede ser recargada tanto por corriente continua, con capacidad de asumir cargas de hasta 100 kW de potencia —que facilitarían pasar de 30 a 80% de carga en 45 minutos— o de 10 kW si hablamos de corriente alterna. Adicionalmente, las dos versiones disponibles en España contarán con la posibilidad de suministrar corriente desde su batería, sirviendo de powerbank tanto para dispositivos como televisiones, ordenadores portátiles o pequeños elementos de oficina, como a vehículos eléctricos que necesitasen suministro eléctrico, lo que en ambos casos realizarían con un máximo de 3,3 kW.



LO JUSTO
No busques botones, que apenas hay. Los parámetros de conducción, navegación, confort y entretenimiento se controlan desde la pantalla Huawei de 15,6".

SERES 5 2WD
Motor: síncrono de imanes permanentes. **Potencia:** 220 kW (299 CV).**Par:** 420 Nm. **Batería:** Litio Ferrofosfato. **Capacidad total:** 80 kWh. **Carga máxima en CC:** 100 kW. **Carga máxima en CA:** 10 kW. **Propulsión:** Trasera. **Velocidad máxima:** 180 km/h. **Acel. 0-100 km/h:** 6,8 s. **Consumo:** 15,2 kWh/100 km. **Autonomía:** 500 km. **Neumáticos:** 255/45 R20. **Suspensión del:** Independiente, de doble horquilla. **Suspensión tras:** Independiente multibrazo. **Frenos:** Discos ventilados. **Largo/ancho/alto:** 4,71/ 1,93 / 1,62 m.**Distancia entre ejes:** 2,875 m. **Peso en vacío:** 2220 kg.**Precio PVP:** 63500 €.

MUY AGRADABLE

En la toma de contacto realizada nos encontramos con un vehículo cómodo, con una magnífica impresión de aislamiento, tanto de rodadura como aerodinámica -el Cx anunciado es de 0,28- y en el que el peso se percibe en las inercias de la conducción. Ésta quedará condicionada por el modo de conducción elegido, que puede ir de una sensación de coche modesto y sin gran capacidad de entregar potencial pasado el punto de resistencia del pedal a uno en el que sí se perciben claramente los 240 kW del dos ruedas motrices que pudimos conducir. A lo largo de más de 100 km por autovías y carreteras nacionales apreciamos unas ayudas a la conducción conservadoras, con umbrales regulables, y un consumo en conducción descuidada algo más alto de lo que pensábamos, en el entorno de los 23 kWh/100 km

La versión de cuatro ruedas motrices, por su parte, suma un modo de conducción adicional recomendado para circuitos o entornos cerrados en el que las ayudas a la conducción quedarían minimizadas para ser el conductor quien asumiera toda la responsabilidad.

BUENAS PERSPECTIVAS
El Seres 5 es un coche espacioso y cómodo. Incluye un práctico hueco de 67 l de capacidad bajo el capó delantero.

OPINIÓN

Óscar Díaz

INTERESANTE
Efectivo y efectista en su puesta sobre el asfalto y en un entorno tecnológico híper conectado, el Seres demuestra cómo no ha que ser un fabricante europeo o japonés para dominar los requerimientos de la automoción de nuestros días. Es un coche con presencia y buena impresión de calidad que sólo poniéndonos muy exquisitos podemos empezar a ver debilidades. Protagoniza un imponente salto de calidad respecto de lo que estábamos acostumbrados.

NISSAN QASHQAI E-POWER BLACK EDITION [42.400 € | 190 CV | 5,2 L/100 KM | ETIQUETA ECO]
TOYOTA C-HR 200H GR SPORT [37.500 € | 197 CV | 4,8 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

VOZ DE MANDO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Se han repartido el liderazgo SUV y la verdad es que razones no les falta para dominar la categoría. Cruzan ahora caminos un C-HR completamente renovado y un Qashqai que anuncia pequeñas grandes evoluciones aunque sin cambios en su sistema e-Power, motor aquí elegido para competir con el 200H de su rival.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FÉLIX MACÍAS

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147

Conocidos, sí. Pero es conveniente, más que presentarlos, hacer alguna que otra puntualización para que lo que veáis en foto y podáis analizar en las fichas de prestaciones guarde relación directa. Desde que Toyota tiene unidades de prensa del C-HR he podido probar un 200H "normal", de tracción delantera, y un GR Sport con tracción total AWD-i. Esta última es la versión que aparece en las fotos, aunque tanto las prestaciones como los consumos —en la prueba os iré contando la influencia de la tracción total, del acabado GR Sport y de ambas cosas a la vez— se corresponden a la versión equivalente del Nissan e-Power, es decir, un C-HR de dos ruedas motrices.

Por cierto, te habrás percatado de que, desde que hemos recogido los coches, trabajado con ellos y la revista ha llegado a tus manos, Nissan ha anunciado la puesta al día del Qashqai. Al menos a efectos dinámicos, de comportamiento, motores o habitabilidad interior, no temas porque la información no se te va a quedar desfasada lo más mínimo, ya que los principales cambios que se han anunciado son estéticos, mejoras en conectividad o de rendimiento de ciertos elementos de seguridad, por cierto, todo un valor añadido ya en la versión que va a seguir en vigor hasta que el nuevo modelo acabe llegando a los concesionarios. Hechas estas pequeñas aclaraciones, vamos al tajo.

"FALSAS" IMPRESIONES

No te vamos a martirizar con la descripción técnica de sus motores porque seguro que sabes qué esconden. Tal vez, a quien ande un poco perdido con el e-Power, hay que dejarle claro que es un eléctrico que "al tacto", es decir, por impresión mecánica a bordo, funciona prácticamente como un híbrido, con la diferencia de que el motor térmico sólo produce electricidad y en ningún momento mueve las ruedas. Lógicamente, podrás esperar respuesta de puro eléctrico ya que en realidad es la tecnología que hace mover al coche, pero no todo funciona como esperas porque entre motor térmico y eléctrico hay una suerte de "buffer" que tiene mucha relevancia en la entrega de potencia de este coche; nos referimos a la batería; más adelante trabajamos sobre este punto.

Por cierto, si por su estilo o carácter más familiar —por tamaño, habitabilidad interior, personalidad del modelo, etc,— el Nissan Qashqai te puede parece un modelo menos dinámico, eficaz o divertido de conducir que su hoy rival —en este caso, me refiero a puesta punto de chasis— también es una falsa impresión, más aún si esperas del acabado GR Sport demasiadas emociones al volante aunque, dicho sea de paso, sí es cierto que este nivel de acabado aliña el día a día con sensaciones realmente buenas. Como te comenté al principio, he tenido oportunidad de probar acabados diferentes de este mismo motor, pero GR Sport, por

GAMAS

- Cuatro opciones para C-HR: 140H desde 31.750 a 32.000 €; 200H —el más equilibrado— entre 34.000 y 42.900 euros; 200H AWD-i entre 39.500 y 44.900 euros —el mejor por eficiencia, prestaciones y comportamiento dinámico; más el nuevo híbrido enchufable 200PH, con precios entre 43.000 y 51.900 €.

- Nissan ofrece dos térmicos DIG-T ECO con 140 CV, actualmente de 32.700 a 38.300 € o 158 CV y precios de 33.800 a 43.350 euros —el menos potente me parece más "redondo"—. Los e-Power, entre 38.300 y 46.750 €. Es más que probable que, con la nueva gama, estos precios cambien ligeramente.

EN TÉRMINOS DE RENDIMIENTO Y EFICIENCIA, C-HR 200H Y QASHQAI E-POWER SON DOS DE LOS MEJORES SISTEMAS DE PROPULSIÓN DE LA CATEGORÍA

sí sólo, no consigue que el C-HR tenga el chasis más redondo de la gama: los AWD-i aportan una ventaja que no reside precisamente en la influencia de la tracción total —su acción es puntual, al acelerar desde parado o ante una eventual pérdida de tracción—, sino en las modificaciones que de su eje posterior, que hacen que el coche tenga un eje trasero mucho más asentado y, aportaría, ofrezca también una mejor calidad de amortiguación en ese eje.

Por cierto, AWD-i implica un motor de 41 CV en el eje posterior que no añade potencial global al C-HR 200H pero, aunque poco, influye negativamente en las prestaciones —quizás sea más relevante que su capacidad de aceleración es algo más sensible que los dos ruedas motrices cuando la batería se encuentra bajo mínimos—, aunque la diferencia de consumo entre los dos y cuatro ruedas motrices es realmente mínima. Si algo impresiona del C-HR 200H es lo poco que gasta sea cual sea el tipo de utilización que hagas. Siguiendo con faltas impresiones, por si no conoces ya el coche, no juzgues su habitabilidad por su tamaño exterior o diseño porque es mucho más espacioso de lo que realmente aparenta, aunque la impresión de espacio o la capacidad de maletero de su rival están a otro nivel.

VELOCIDAD HÍBRIDA

Cualquiera de ellos ofrece un nivel prestacional muy satisfactorio, pero no es de cantidad de aceleración de lo que te hablo, sino de capacidad de respuesta cuando utilizamos el coche en las condiciones más exigentes: de viaje, cargado, por carreteras en las que hay que adelantar constantemente o a la hora de afrontar largos puertos de montaña. Antes te he comentado que el C-HR 200H AWD-i parece más dependiente de la batería que las versiones de dos ruedas motrices, pero se tienen que alinear demasiados satélites para que en condiciones normales de circulación en carretera abierta al tráfico puedas advertirlo. Para que tengas una referencia de esa eventual "pérdida" de rendimiento con datos exactos —y realmente veas que poco o nada te podrá afecta si utilizas el coche con normalidad—, te anoto las diferencias que reflejan nuestros test de aceleración hechos en pista de ensayos: cuando la batería está cerca de agotarse en plena aceleración, el C-HR 200H AWD-i no supera los 170 km/h frente a los 182 km/h que llega a alcanzar al finalizar los mil metros con salida parada, mejorando el test en cerca de un segundo. Con la versión de dos ruedas motrices hemos comprobado algo más de homogeneidad a la hora de realizar mediciones cuando la batería está más o menos cargada o cerca de agotarse pero la realidad es que, basta darle un ligerísimo respiro para que el sistema rápidamente recupere algo de batería. Puede que en situaciones rea-

NOTABLE ALTO

Cuadro digital —por cantidad de información, forma de organizarla y, sobre todo, facilidad para hacerlo— y sistema multimedia nacieron ya muy bien pensados y con gráficas de buena calidad, pero la nueva versión mejorará el sistema operativo e integrará servicios de Google y Amazon. El habitáculo no es tan vistoso como su rival, pero sí está algo mejor terminado. Las plazas posteriores pueden no ser mucho mayores en valor absoluto, pero la impresión de amplitud es totalmente diferente, se acede mejor y los asientos posteriores permiten viajar más cómodo.

BIEN CONECTADO

El Qashqai es todo armonía en su comportamiento, nada resulta artificial, tiene un tren delantero magnifico y buena amortiguación.

les de uso puedas llegar a echar en falta algún que otro caballo, pero te aseguro que será una situación muy puntual porque, en el peor de los casos, cuentas con el apoyo de un buen dos litros de más de 150 CV como escudero enviando propulsión a las ruedas.

En este sentido, es cierto que Nissan ofrece un sistema de propulsión de rendimiento más "estable", pero sin embargo, de respuesta más variable en función de la cantidad de caballos que empleemos en cada momento. Por partes. De un lado, podrás ver que en la tabla de prestaciones que, aunque sea poca la diferencia, el C-HR 200H es más rápido en aceleración o capacidad de recuperación del Qashqai e-Power —es mayor su desventaja en peso que su ventaja en potencia oficial—; lo es tanto en su versión de dos ruedas motrices como en el caso de los AWD-i, de media, alrededor de un 10% menos rápidos que aquellos, como te hemos indicado con anterioridad, pero insistimos en que ambos SUV ofrecen un nivel dinámico verdaderamente satisfactorio. La principal diferencia en el e-Power es que, parte de la potencia que se suministra al motor eléctrico procede de la batería y el resto lo tiene que producir el motor térmico. En parte por ello, el sistema impide que el nivel de la batería baje del 25 por ciento, aunque por norma general suele mantenerla en un porcentaje de carga incluso mayor. Exactamente, son 90 CV —y no 90 sobre el total, sino los primeros 90 CV que genera— los que proceden del motor eléctrico utilizando como fuente de energía la batería. Te pueden parecer pocos, pero en realidad, es más o menos la potencia que demandas al sistema cuando circulas con normalidad en ciudad, vías de circunvalación o carreteras fáciles a velocidad estable. Si necesitas más potencia, e-Power la fabrica acelerando el pulso del, por cierto, sofisticadísimo motor estacionario de gasolina de compresión variable. A lo que nos referimos cuando hablamos de que es un sistema de respuesta más variables es que ocurren dos cosas cuando e-Power funciona en este estado de producción de energía: de un lado, se advierte un ligero desfase entre que demandamos esa mayor potencia y la sentimos en forma de aceleración real; de otro, porque la entrega de potencia parece "menos eléctrica" y "más mecánica" en términos de instantaneidad.

CALIDAD MECÁNICA

Lógicamente, e-Power es un sistema que requiere más cantidad de batería constantemente almacenada y por ello su capacidad es mayor que la que emplea el C-HR 200H, aunque el SUV de Toyota se anota no sólo muchos más momentos en los que el motor de gasolina pasa a estar latente, sino también más capacidad para moverse exclusivamente en modo eléctrico a mayor velocidad, incluso por encima de 120 km/h. En realidad, cuanto menos te despreocupas de buscar intencionadamente esos instantes eléctricos en uso cotidiano, con más frecuencia van a ir apareciendo, e incluso y más más "natural" va a ser la conducción o el ritmo con el que te moverás. Lo que sí es cierto es que, para moverte sólo con reserva de batería, con el Qashqai e-Power tienes que ser más meticuloso y suave con el acelerador, incluso activando el modo

LA CONDUCCIÓN O IMPRESIÓN MECÁNICA DEL SISTEMA E-POWER ES EXACTAMENTE IGUAL QUE LA DE UN HÍBRIDO, PERO CONSIGUIENDO UN FUNCIONAMIENTO MÁS REFINADO

de conducción eléctrica, disponible en los dos coches; a partir de unos de 50 km/h, el e-Power lo inhibe automáticamente y pone el motor térmico en acción, en muchas ocasiones, en un estado de trabajo y régimen tan moderado que su presencia no diluye el excelente refinamiento que proporciona e-Power en cuanto a calidad de funcionamiento... aunque en otras, sí introduce un "artefacto" menos agradable en la conducción y uso. Aquí es donde aparecen las grandes diferencias de funcionamiento de estos dos sistemas de propulsión tan diferentes técnicamente, pero tan semejantes en la forma o, como ya sabes, también etiqueta medioambiental, ECO en ambos casos.

Una característica del motor estacionario del sistema e-Power es que tiene compresión variable; modifica el punto de articulación de la biela respecto al cigüeñal para variar la compresión entre 8:1 a 14:1 según se de prioridad a la eficiencia o al rendimiento —también tiene influencia la temperatura a la que se encuentre el motor—, algo que deja una ligera huella en el ambiente que se acusa con un ruido diferente, más ronco, y un nivel de vibración que se llega a advertir en el habitáculo. Combinadas ambas injerencias en momentos muy particulares de uso, podría llegar a originar un cierto desconcierto en el conductor.

La impresión mecánica del e-Power no es en realidad muy diferente a la de un sistema híbrido como el que utiliza Toyota: básicamente, a más aceleración, más influencia negativa del motor de gasolina sobre el placer de conducción, sea por cantidad o naturalidad del ruido; el sistema e-Power está, desde mi punto de vista, más penalizado por lo segundo que por lo primero, mientras que en el caso del

EL C-HR 200H SE ANOTA MUCHOS MÁS "MOMENTOS ELÉCTRICOS" QUE SU RIVAL, CIRCULANDO EN MÁS OCASIONES CON EL MOTOR TÉRMICO APAGADO

C-HR son las ambas características las que pueden restar placer de conducción cuando aceleramos con intensidad. Una de la ventajas del motor 1.5 Turbo de tres cilindros que utiliza Nissan es que su régimen máximo de funcionamiento es bastante bajo, inferior a las 5.000 rpm, por tanto, su influencia en la sonoridad a bordo del coche es menor. Otra es que, aunque sus cambios de régimen son más aleatorios en comparación al sistema que utiliza Toyota, lo hace de forma más progresiva. Sumando el efecto de su transmisión "monomarcha" o que el habitáculo está claramente mejor insonorizado que el de Toyota —no sólo de motor, también de rodadura de neumáticos o rozamiento del aire— a mi, particularmente, el Nissan Qashqai e-Power me resulta más refinado tanto como coche como sistema de propulsión. Quizás también influya que e-Power cuenta con otras ayudas de puro

QUÉ MEJORARÍAMOS

Del sistema e-Power, lo tenemos claro: un poco más más capacidad de almacenamiento de batería que permitiera más circulación sin depender tanto del motor térmico. Del sistema que emplea el C-HR 200H, un motor térmico menos áspero y alguna posible programación de la transmisión por etapas para conseguir un funcionamiento más natural.

DATOS OFICIALES

	Nissan Qashqai e-Power Black Edition	Toyota C-HR 200H GR Sport
Precio	42.400 €	37.500 €
MOTOR		
Motor térmico		
Situación	Delantero transversal. Generador de corriente eléctrica, sin conexión con la transmisión	Delantero transversal. Propulsor y generador de corriente eléctrica
Nº de cilindros	3 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.498 cm3	1.987 cm3
Cotas	84 x 90,1 mm	80,5 x 97,5 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza con variadores de fase. 4 válvulas por cilindro	Doble árbol de levas en cabeza, 4 válvulas por cilindro. Ciclo Atkinson
Alimentación	Inyección directa con turbocompresor e intercambiador térmico	Inyección mixta directa/ indirecta
Compresión	Variable de 8:1 a 14:1	14:01
Potencia máxima	113 kW (154 CV)	112 kW CEE (152 CV) a 6.000 rpm
Par máximo	N.D.	190 Nm a 4.400-5.200 rpm
Motor Eléctrico		
Situacion	Delantero transverrsal. Motor propulsor	Delantero transversal
Tipo	Síncrono de imanes	Síncrono de imanes
Potencia máxima	140 kW (190 CV)	83 kW (113 CV)
Par máximo	330 Nm	206 Nm
Rendimiento		
Potencia global	140 kW (190 CV)	145 kW (197 CV)
Par global	330 Nm	N.D.
BATERÍAS		
Tipo	Iones de litio	Iones de litio
Cap. total / útil	2,1 kWh/ 1,8 kWh	0,91 / N.D.
TRANSMISIÓN		
Tipo	Tracción delnatera, cambio automático de 1 velocidad	Tracción delantera. Cambio automático de relaciones variables
Embrague	No tiene	No tiene
BASTIDOR		
Susp. delantera	Independiente McPherson	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo	Independiente multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco ventilado	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,5 / 37,5 cm	2,6 / 37 cm
Ø de giro	11,1 m	11 m
Neumáticos	235/55 R18	225/50 R19
Llantas	7 x 18 pulgadas	8 x 19 pulgadas
CARROCERÍA		
Coeficiente Cx	0,31	0,32
Nº de plazas	5	5
Peso oficial	1.687 kg	1.540 kg
Depósito comb.	55 litros	43 litros
Maletero	479 litros	364 litros
RENDIMIENTOS OFICIALES		
Velocidad máx.	170 km/h	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,9 s	8,1 s
Consumo combinado WLTP	5,2 l/100 km	4,8 l/100 km
Emisiones de CO_x	118 g/km	109 g/km
EURONCAP		
Calificación	★★★★★	★★★★★

"MADE IN TOYOTA"

Está mejor acabado que la generación saliente y tiene un diseño francamente bonito, pero con contrapuntos. Moverse por las diferentes pantallas del cuadro digital —sobre todo, para acceder a los asistentes de conducción— resulta demasiado engorroso y lento. La pantalla multimedia ofrece algunos elementos gráficos que están algo desfasados o un histórico de consumo que solo representa los datos mediante diagrama de barras. Atrás, los asientos están muy cerca del piso y el ángulo de apertura de las puertas es muy pequeño.

eléctrico, como por ejemplo, una recuperación de energía que proporciona más apoyo en la conducción a la hora de retener el vehículo sin necesidad de utilizar los frenos —1,20 m/s2 de deceleración en modo B frente a 0,84 m/s2 empleando esa misma posición en la palanca en el Toyota—, añadiendo un modo One-Pedal —1,81 m/s2— que permite acelerar o reducir significativamente la velocidad —y hasta detenernos de forma progresiva— utilizando sólo el pedal del acelerador. Eso sí, el C-HR tiene un as en la manga para conseguir la remontada en el apartado mecánico: su eficiencia resulta impresionante.

VALOR AÑADIDO

El Toyota C-HR 200H no es que gaste poco, es que logra reducir el consumo a su máxima expresión sea cual sea el tipo de utilización que hagamos. Vaya por delante una primera aclaración: en la ficha de mediciones vas a encontrar valores de consumo de carretera tal vez algo más elevados de lo que esperas, debido a la exigencia del recorrido que elegimos en esta ocasión, idéntico y al mismo ritmo en cuanto a velocidades mantenidas o exigencia de aceleración que el realizado por el Nissan Qashqai e-Power. Apostaría a que difícilmente superarás estos valores si conduces normalmente, pero son cifras con mucho margen de mejora en el uso cotidiano del ambos coches, especialmente en el caso del Toyota C-HR 200H; con él, en utilización mixta, creo que no te resultará difícil mantenerte en medias de entre 4,2 a 4,4 l/100 km si conduces con un mínimo de suavidad,

CON "CHISPA"

Con acabado GR Sport, el C-HR es un coche cómodo que aliña los desplazamientos cotidianos con una conducción muy divertida.

o de hasta 4,7 l/100 km si lo haces de forma más despreocupada y ágil. En el caso del Nissan Qashqai e-Power, puedes llegar a "estabilizar" medias de entre 4,9 y 5,2 l/100 km siempre y cuando hablemos de un trayecto representativo en kilometraje, porque las distancias cortas —más o menos, los primeros 15 km recorridos tras un primer arranque— no son su punto fuerte, tal vez porque necesite producir más energía para atemperar la batería o el motor térmico.

C-HR: SER O PARECER

En su versión GR Sport, el C-HR es un coche que inspira, por diseño y tacto de chasis, cierta deportividad. Y a priori, por tamaño, volumen de carrocería o centro de gravedad —es un coche en el que conductor y pasajeros van claramente más bajo que en un SUV medio—, puede dar la impresión de ser más apetecible de conducir que el Qashqai. De una generación a otra, creo que el aspecto en el que más ha mejorado el SUV de Toyota ha sido ca-

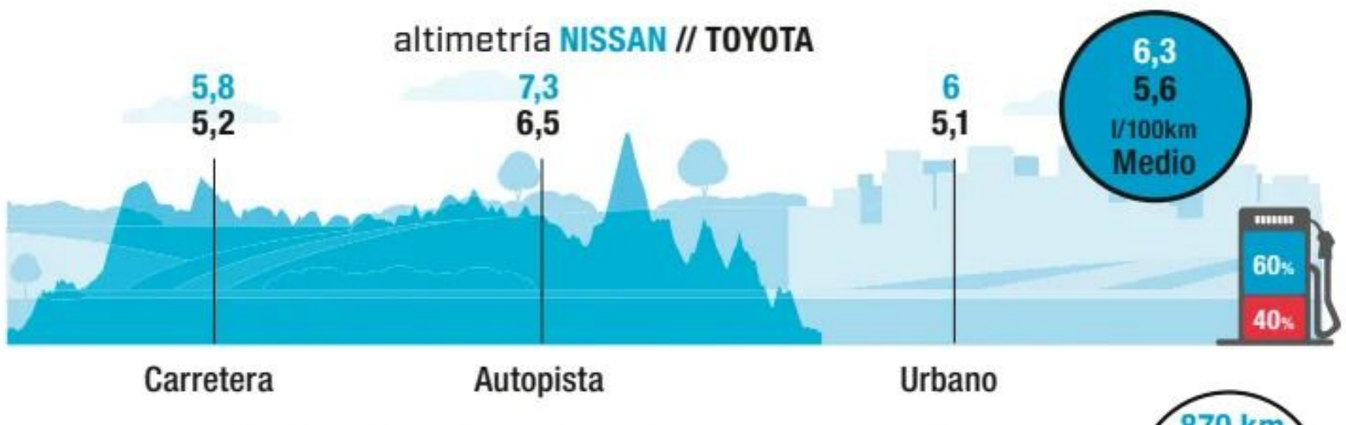
EL MEJOR VALOR AÑADIDO DE LA TRACCIÓN TOTAL AWD-I NO ES UN APORTE EXTRA DE MOTRICIDAD, SINO DE ESTABILIDAD DEBIDO A SU MODIFICADO TREN TRASERO

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

autopista

CONSUMOS (l/100 km)



870 km
770 km
Autonomía media

Los consumos del C-HR 200H pueden ser impresionantes y con una mínima atención en la conducción se obtienen recompensas inmediatas, mientras que e-Power necesita recorridos mayores para estabilizas sus, también, buenas medias.

PRESTACIONES

aceleración (s)

NISSAN	3,65	6,09	8,32	11,3	15,39
TOYOTA	2,67	5,61	8,13	11,14	15,12

tiempo — 50 — 80 — 100 — 120 — 140 km/h

NISSAN	16,25	29,62 (175,64 km/h)
TOYOTA	15,83	29,11 (176 km/h)

distancia — 400 — 1.000 m

Diferencias insignificantes en dos coches que son bastante rápidos. El C-HR 200H responde con más rapidez al acelerador, pero es más sensible cuando, ocasionalmente, la batería se acerca al mínimo.

frenada (s)

NISSAN	72,2	54,6	67,4	24,1	9,2
TOYOTA	77,1	53,3	39,5	25,1	9,7

distancia — 140 — 120 — 100 — 80 — 50 km/h

Con la versión AWD-i el C-HR hemos conseguido frenadas más estables con los dos ruedas motrices, pero en cualquier caso, largas. Nissan, correcto, si no más.

sonoridad (dBA)

NISSAN	56,3	62,3	66,5	68,7	71,8
TOYOTA	58,3	64,2	67,5	70,3	72,3

dBA — 50 — 80 — 100 — 120 — 140 km/h

Sonoridad más elevada para el Toyota por efecto de rodadura, del aire o presencia mecánica en el habitáculo.

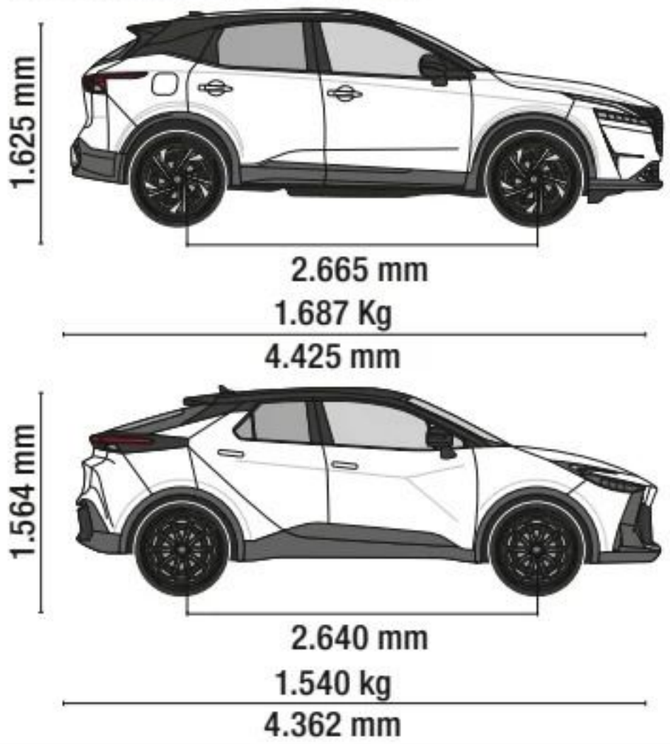
adelantamientos

NISSAN	2,3	9,62	7,18	5,12
TOYOTA	1,92	9,84	7,61	6,45
	20 a 50 (D)	20 a 120 (D)	60 a 120 (D)	80 a 120 (D)

s — km/h

Tiempos magníficos con sensaciones diferentes. C-HR tiene una respuesta más instantánea, tiene pegada y en la mayoría de las ocasiones no hay que acelerar a fondo para obtener la capacidad de aceleración deseada. Cuando se demanda mucho par, e-Power lo tiene que "fabricar" y se advierte un ligero desfase.

CARROCERÍA Y PESO



	NISSAN	TOYOTA
Cotas (mm)		
Anchura	1.848	1.832
Vía delantera:	1.580	1.570
Vía trasera	1.580	1.585
Habitabilidad (cm)		
Ancho interior delantero	145	137
Ancho interior trasero	137	136
Altura interior Min. / máx.	92 /101	91 /98
Altura trasera	94	88
Espacio piernas del.	105	105
Espacio piernas tras.	72	72
Maletero	483 l.	364 l.

Fríos datos cuando se trata de asuntos familiares. El C-HR tiene cotas mejores de lo esperado pero su amplitud y espacio real es inferior y el maletero, algo justito.

condiciones de la prueba	NISSAN	TOYOTA
	Michelin Primacy 4	Birdgestone Turanza
	235/45R20 100V. 2,4/2,2 BAR	225/50R19 96V. 2,3/2,3 BAR

lidad de la amortiguación, aunque sigue faltando aislamiento para evitar que se trasladen al habitáculo ciertas asperezas procedentes del efecto de rodadura. En líneas generales es un coche muy agradable de conducir porque te transporta con elevado confort y, conduciéndolo con normalidad, da una alta sensación de control. Como te decía al inicio de la prueba, entre un GR Sport —con o sin tracción total— o Advance hay una diferencias importante en la puesta a punto del chasis: los primeros tienen una suspensión bastante más firme sin llegar a ser excesivamente rígida, pero en realidad, lo mejor de los GR Sport es que Toyota ha conseguido que puedas llegar a sentir que conduces realmente un coche de tintes deportivos. Los GR Sport también subviran claramente menos que los Advance, pero la principal mejoría es que los GR Sport también controlan mejor los movimientos e inercias del eje trasero cuando la carrocería oscila verticalmente. Por su parte, los GR Sport AWD-i, además de anular esa sensación de llevar un pesado bulto sobre el eje posterior —todo lo contrario en realidad, ya que lleva el peso de un motor eléctrico adicional—, también ha resultado algo más estable en las mediciones de frenado.

Curiosamente, aunque los GR Sport —venían equipados con Brisdestone Turanza 225/50 R19— se van menos de morro que los Advance —También

con Bridgestone Turanza, pero en este caso, en medida 225/55R18–, en parte porque también invitan a llegar un ritmo más sosegado, el elemento que más dudas y más artificial me ha parecido su funcionamiento ha sido la dirección, de tacto algo "correoso". Esta se puede configurar en el modo Custom de conducción en dos ajustes diferentes —Sport y Normal—, pero independientemente de la firmeza de la asistencia, en ambos casos ocurre lo mismo: reacciona completamente diferente en función de si giramos despacio o "metemos" volante de forma algo más violenta; en el segundo caso, la impresión —ligada al primer susto hasta le coges el tranquillo— es como si hubiéramos girado más tarde y hubiéramos dejo el punto óptimo al que hemos apuntado muy atrás. Es más evidente cuando lo hacemos a alta velocidad —algo obvio— que a baja, y buscando explicación, no encontramos otra que, por pura programación, Toyota desfase la reacción de la acción intencionadamente identificándolo como un volantazo, para evitar así una eventual pérdida de control del vehículo.

QASHQAI: EQUILIBRIO MÁS NATURAL

Nissan, por su parte, propone un SUV de características dinámicas más "mecánicas", más naturales o con menos artificios, como lo quieras ver. La realidad es que es un coche que también ofrece una gran comodidad a bordo y que, sin querer susurrar ningún comportamiento deportivo en su conducción, ofrece mucho más agarre en su tren delantero y reacciones francamente equilibradas en todo momento. En conjunto, incluyendo el funcionamiento de sus sistema de propulsión, su refinamiento de uso, el menor nivel de ruido —mecánico pero también procedente del aire—, o incluso una calidad de rodadura algo superior hacen de él, al menos a mi gusto, un automóvil más agradable de utilizar.

La diferencia de espacio entre uno y otro coche no se puede medir solamente con la cinta métrica, de hecho, las mediciones del C-HR no son para nada malas ni muy inferiores a las que ofrece el Qashqai. A bordo, sin embargo, la impresión de desahogo o espacio real resulta mucho más favorable en el caso del SUV de Nissan, cuya capacidad de maletero también permite más cargas familiares por su superior volumen, aunque sus formas son algo irregulares. El duelo, en cuestión de días, será con un renovado Qashqai que tendrá un aspecto modernos pero no cambios significativos en todos los aspectos que aquí hemos tratado. Si tampoco los hay a nivel de precio —es de suponer que, de haberlos, sea, aunque ligeramente, al alza—, deja puertas de par en par abiertas para que Toyota despliegue su punto fuerte: unos precios francamente competitivos.

EL EXAMEN

	NISSAN	TOYOTA
Comportamiento	168	149
Motor y prestaciones	136	134
Eficiencia	51	67
Habitáculo y funcionalidad	111	90
Confort y utilización	97	85
Inversión	51	73
En primera persona	15	13
Nota final	629	611

OPINIÓN

Raúl Roncero

DE MENOS A MÁS

El C-HR 200H es uno de esos flechazos a primera vista... muy buen diseño, magnifica capacidad prestacional, equipamiento muy completo, divertido tacto de conducción en utilización cotidiana y, sobre todo, unos consumos impresionantes que ningún rival puede mejorar. El Nissan Qashqai resulta, sin embargo, un SUV que poco a poco te va conquistado por la homogeneidad de su comportamiento, gran comodidad, un refinamiento de uso impecable o mayor capacidad ante cargas familiares, su verdadera especialidad. Puede resultar un coche más monónoto, pero globalmente, también más redondo, aunque más caro.

LA ADAPTACIÓN

Aprovechando la tecnología electrificada de Stellantis, el Avenger reúne lo mejor de la propulsión eléctrica con sus 156 caballos, 400 kms de autonomía homologada, y la razón de ser de un Jeep, aunque en este caso de tracción delantera.

JUAN MANUEL GARCÍA RUBIO. FOTOS: PACHECO

[39.533 € | 156 CV | 15,6 L/100 KM | ETIQUETA 0]

AL MEDIO

Fue Darwin quien dijo que la adaptación al medio era lo que hacía que los mejores avanzasen, evolucionasen y permanecieran. El Jeep Avenger Eléctrico es todo un Jeep pero de tracción delantera. Que nadie se eche las manos a la cabeza, BMW dejó de ser propulsión trasera en muchos de sus modelos hace tiempo, mientras que Porsche presume de sus motores diésel, o más bien lo hacía porque ahora lo que toca es la hibridación o la electrificación incluso con su icono 911, y no solo no ha pasado nada sino que supone un modo de adaptación al medio. En muchos casos, personifica la evolución y permanencia del modelo, pero también de la marca. La pertenencia de Jeep ahora a Stellantis le proporciona muchas ventajas, como beneficiarse de una tecnología eléctrica en este caso de sobra probada en un montón de modelos activos actualmente. Lo mismo que la utilización de la plataforma común (e-CMP2) para un esqueleto que cumple perfectamente con tamaño, rigidez, ubicación de la batería, espacio interior, etc.

TODO UN JEEP DE ESTOS TIEMPOS

Las señas de identidad quedan perfectamente reflejadas no solo en la marca de turno impresa tanto delante como detrás y, como es costumbre, también por esa falsa parrilla con los siete rectángulos tan característicos de la marca que incluso se repite en pequeños detalles en la carrocería. Es el primer Jeep eléctrico de la historia y no por ello carece de personalidad.

No es un Jeep para hacer todo terreno al uso como lo es un Wrangler, el icono de la marca en este campo y de tracción total, pero este Jeep tiene impronta en cuanto a imagen y se ade-

CON EL AVENGER ELÉCTRICO DE 156 CV JEEP ABRE MÁS CAMINOS HACIA LA ELECTRIFICACIÓN DEL FUTURO SIN PERDER IDENTIDAD DE MARCA

QUE SE ENTIENDA

El lenguaje tiene que ser siempre muy "entendible". Lo que se ve y lo que se nota, por tanto, también. La pantalla central muestra gráficos sin complicaciones, fáciles de entender a primera vista, lo mismo que la botonería principal de la climatización y, especialmente, del cambio automático.

CLARAMENTE

El Avenger es un coche estupendo en asfalto donde brinda "amabilidad" por los cuatro costados, claro siempre. La suspensión es muy correcta y para nada dura o seca, mientras que la dirección está muy bien asistida en todo momento.

cua a un entorno y uso más urbano como demanda la gran parte del público actual, tendencia al SUV vamos, y lo más a favor de movilidad sostenible posible. Es el más pequeño de la familia con una carrocería que supera por poco los cuatro metros de longitud pero aparenta ser mucho más grande, y sus cuatro puertas ofrecen correctos accesos. Como es relativamente alto y despega del suelo casi 20 centímetros (altura libre), casi parece un todoterreno al uso, y en eso, en apariencia, supera a sus primos hermanos como el Peugeot 2008 o el Opel Mokka con los que comparte casi todo su ADN (no son los únicos dentro del Grupo de ahí que de cara a la fiabilidad antes existan más bancos de pruebas), además de un precio algo más ventajoso. Un "no todoterreno" que permite ciertos escarceos fuera de la carretera sin todos lo miedos que pesarían en un coche normal. Acompañan a los modos de conducción ya usuales en los eléctricos (Eco, Normal y Sport) otros tres específicos como Nieve (Snow), Barro (Mud) y Arena (Sund) que en realidad adecúan la respuesta del acelerador en combinación con el control de tracción. También dispone de control de descensos de pendientes (Hill Descent Control) como ayuda si decimos un día salirnos un poco de la rutina del asfalto. Son ayudas y eso nunca viene mal, pero conviene recalcar una vez más que no es un "cuatro por cuatro".

La verdadera realidad es otra si atendemos al tipo de coche que es el Jeep Avenger Eléctrico. Nos deja soñar con una ruta fuera de carretera, aunque su verdadero ser es el asfalto de la ciudad preferiblemente. Esta versión eléctrica bien puede calificarse de bastante eficiente en respuesta de motor, consumos, cargas de electricidad, uso cotidiano, espacio, etc. (ver fichas). Es un SUV muy práctico, atractivo si se nos permite aseverarlo, fácil de conducir, cómodo, y de buen tamaño por dentro. Un volante de diámetro y grosor más que adecuados, con una dirección perfectamente asistida, dejan un panorama óptimo a la hora de enfrentarse a los aspectos más directos de cualquier ciudad.

La versión eléctrica tiene algo menos de capacidad de maletero que la de gasolina por su adaptación a la electrificación (batería), pero sus 355 litros no están nada mal precisamente, con un doble fondo para meter el cable de carga y lo que además quepa, además de numerosos huecos en el habitácu-

ATRACTIVO

Muchos detalles le hacen atractivo, amén de los buenos materiales. El volante multifunción es de buen grosor, las plazas traseras adecuadas para su tamaño, los grupos ópticos traseros tienen estilo, la guantera de encima del cambio tiene una practica tapa que se abre por secciones, el maletero cubica buen tamaño y tiene "doble fondo" para llevar el cable de carga, el salpicadero en color le da "colorido" mientras que los asientos delanteros son cómodos.

lo que dan mucho juego a la hora de llevar los objetos cotidianos como móviles, tabletas, cartera, etc. Nuestras mediciones de habitabilidad ofrecen igualmente un buen planteamiento. Delante hay una casi óptima relación de espacio, especialmente porque hasta casi (casi) que una persona de dos metros puede ir bien gracias a una más que correcta distancia al techo, con ayuda también de las regulaciones del asiento. Detrás algo más limitada, pero dentro de los parámetros más o menos normales de un coche de "cuatro metros". Juzgar si un coche es agradable en su interior, en su "vida a bordo", puede llegar también a tener valores de subjetividad, pero aquí no hemos encontrado demasiados en contra, ya que los materiales son de más que aceptable calidad, el salpicadero es moderno y simple pero sobre todo claro y vivo con ese color que lo recorre longitudinalmente. Y elementos como la botonería de algunas funciones, y especialmente la del cambio automático con secciones muy grandes, conmutan a una facilidad de uso predominante que, permítasenos decirlo, es cómo tiene que ser en un coche. Eso sin perder vista la digitalización de las pantallas, tanto la de detrás del volante como la del salpicadero. En ambos caso este Jeep es claro y conciso en esa relación de lenguaje de los datos entre hombre y máquina... casi por encima de otras premisas, con gráficos que no cuesta interpretar, con configuraciones fáciles y al gusto de cualquier conductor que no quiera complicarse la vida y, en definitiva, con pantallas que no nos van hacer pasar por un mal rato intentando leer, ver o comprender algunas informaciones. Y como hemos apuntado, con botones claros también en cuanto a volumen y encendido de la radio, y otros de ventilación interior, para distraerse lo mínimo o nada al conducir...

IMPRONTA

De los SUV de Stellantis de esta plataforma este es de los de más impronta porque parece incluso más grande y es muy vistoso.

como debe de ser porque la atención al medio siempre es prioritaria.

EQUILIBRADA MECÁNICA Y CONDUCCIÓN

Hablando de la motorización eléctrica de este Jeep Avenger nos vamos con un "viejo" conocido motor de 156 caballos de potencia y 260 Nm de par, del que se puede decir ya que está ampliamente experimentado por otros coches del Stellantis, y donde se pone de manifiesto su buena respuesta. Es una de la grandes apuestas del Grupo en sus coches eléctricos y extendiéndose. No te deja pegado al asiento, pero las pruebas demuestran que mueve muy bien el conjunto con aceleraciones óptimas, y más incluso, y dentro de los tiempos de la media. En nuestras mediciones queda patente que en el modo menos potente (Eco donde baja por debajo de los 100 caballos), con solo pisar a fondo el acelerador la fuerza de este motor llega a su tope también con la seguridad y confianza que ello aporta, lo mismo que en el modo Sport. La aceleración se beneficia de potencia y par y por ello de buenas prestaciones. Se puede practicar una conducción lo

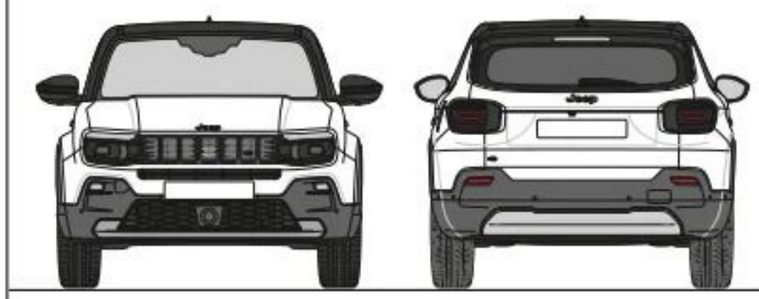
400 KMS DE AUTONOMÍA WLTP, BATERÍA DE 54 KWH Y HASTA 100 KWH DE CARGA EN CONTINUA... SE ANTOJA APETECIBLE

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico



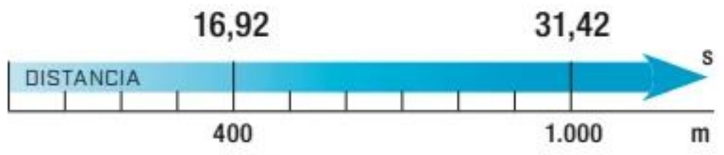
CONSUMOS (kWh/100 km)

360 km Autonomía media

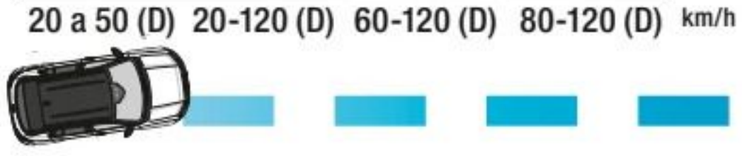
Autopista	Carretera	Ciudad	Medio
21,5	19,5	15,4	21,3

PRESTACIONES

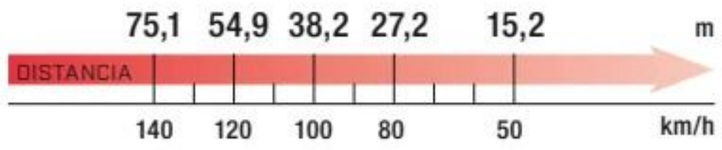
ACELERACIÓN (s)



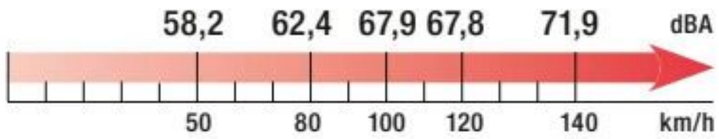
ADELANTAMIENTO (s)



FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)



DATOS OFICIALES

Precio 39.533 €

MOTOR

Motor Eléctrico

Situación	Delantero transversal
Tipo	síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	115 kW (156 CV))
Par máximo	260 Nm

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	54 kWh / 50,8
Tension nominal	400 V
Pot. carga en CA	100 kW
T. carga en CA	11 kW

TRANSMISIÓN

Tipo	Automática, una relación
Embrague	no tiene

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente, tipo McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Rueda tirada con elemento torsional
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,7 / 36,5 ee
Ø de giro	5 e
Neumáticos	215/55 R18 99V
Llantas	7,0 x 18”

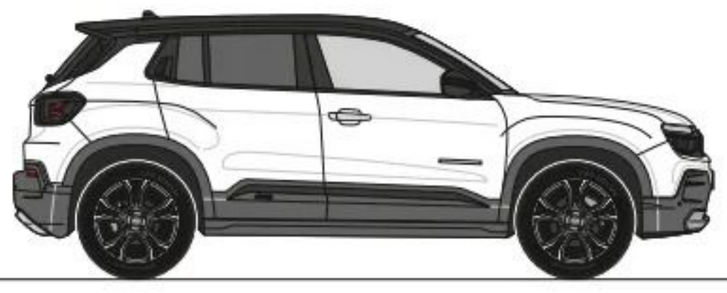
CARROCERÍA

Coeficiente Cx	0,33
Nº de plazas	5 e
Peso oficial	1.595 kg
Depósito comb.	
Maletero	355/1.250 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	150 km/h
Acel. x-xxx km/h	9 s
Autonomía EV	400 km
Consumo combinado WLTP	15,6 kWh/100 km

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)

Longitud	4.084
Anchura	1.776
Altura	1.528
Batalla	2.562
Capacidad de maletero	355 litros / 1.250

más eficiente posible, de hasta tranquilamente 15 kWh o incluso menos, pero poder contar con todo ese potencial que se encuentra en el modo Sport también en el Eco, puede hacer que casi ni acudamos al modo Normal en el día a día. La autonomía WLTP homologada es de 400 kilómetros, que en ciudad está o alcanza los 300 o más tranquilamente jugando a la regeneración que lo entornos urbanos ofrecen (frenadas en semáforos, deceleraciones para no tener que tocar el pedal del freno, etc.), convirtiéndolo perfectamente en un coche de uso diario cómodo y eficiente. Su funcionamiento es suave y silencioso, perfecto por equilibrio. En carretera, y con una buena planificación de recargas y tiempos, permite que pueda usarse sin excesivo estrés en este sentido, aunque no sea

DE DISEÑO

El diseño siempre cuenta. No solo en el aspecto general, también los detalles. La boca de carga está a óptima altura, y el asidero de apertura de las puertas traseras está bien enrasado y con estilo.

ABRID PASO

El portón abre paso a un maletero objetivamente bueno, 355 litros, y la altura libre al suelo (casi 20 centímetros) permite posibles sueños fuera del asfalto.

de los de mayor autonomía. La batería de iones de litio de 54 kWh de capacidad bruta (casi 51 útiles) y su composición y mayor potencia hace incluso que esté ligeramente por encima de algunos de sus hermanos que comparten idéntica planificación mecánica. La respuesta del motor es muy buena, con fuerza pero sin tirones (suavidad ante todo), como en el Opel Astra Electric con el que también comparte mecánica, por ejemplo. Admite cargas de hasta 100 kW en corriente continua (11 en alterna) lo que en la practica, que es lo que importa, hace que los tiempos establecidos de recargas sean rápidos: menos de menos 30 minutos para pasar del 20 al 80%. Para pasar de conducción normal, posición D en el cambio, a la de mejor aprovechamiento de la regeneración por la retención, posición B, basta con apretar el botón de turno, sin levas en el volante. pedal" eso sí.

En el apartado de comportamiento el Avenger Eléctrico alcanza valores de peso muy contenidos, como los de un térmico, y la suspensión es también por ello también muy correcta. Suave y cómodo pero capaz de resolver con soltura las curvas más cerradas sin con confianza. Si estéticamente se hace apetecible, por motor, equipamiento, uso practico y conducción más todavía.

OPINIÓN

Juan M. Gª Rubio

ATREVIDO Y DIVERTIDO

Me ha gustado mucho, y eso que el mercado de este tipo de vehículos, al menos por carrocerías, es nutrido e interesante. Estéticamente guarda una clara relación con la marca Jeep y se adecúa a los SUV del momento con bastante solvencia en todos los sentidos por lo que resulta atractivo. Con mucha personalidad. Muy equilibrado por espacio, imagen, tamaño, capacidad de maletero, autonomía, huecos para dejar cosas en el interior, materiales, disposición del salpicadero y sus mandos, etc. Cómodo y fácil de conducir con un probado motor eléctrico y prestaciones más que acordes.

[34.190-37.230 € | 156 CV | 418-422 KM EV | ETIQUETA 0]

ENERGÍA POSITIVA

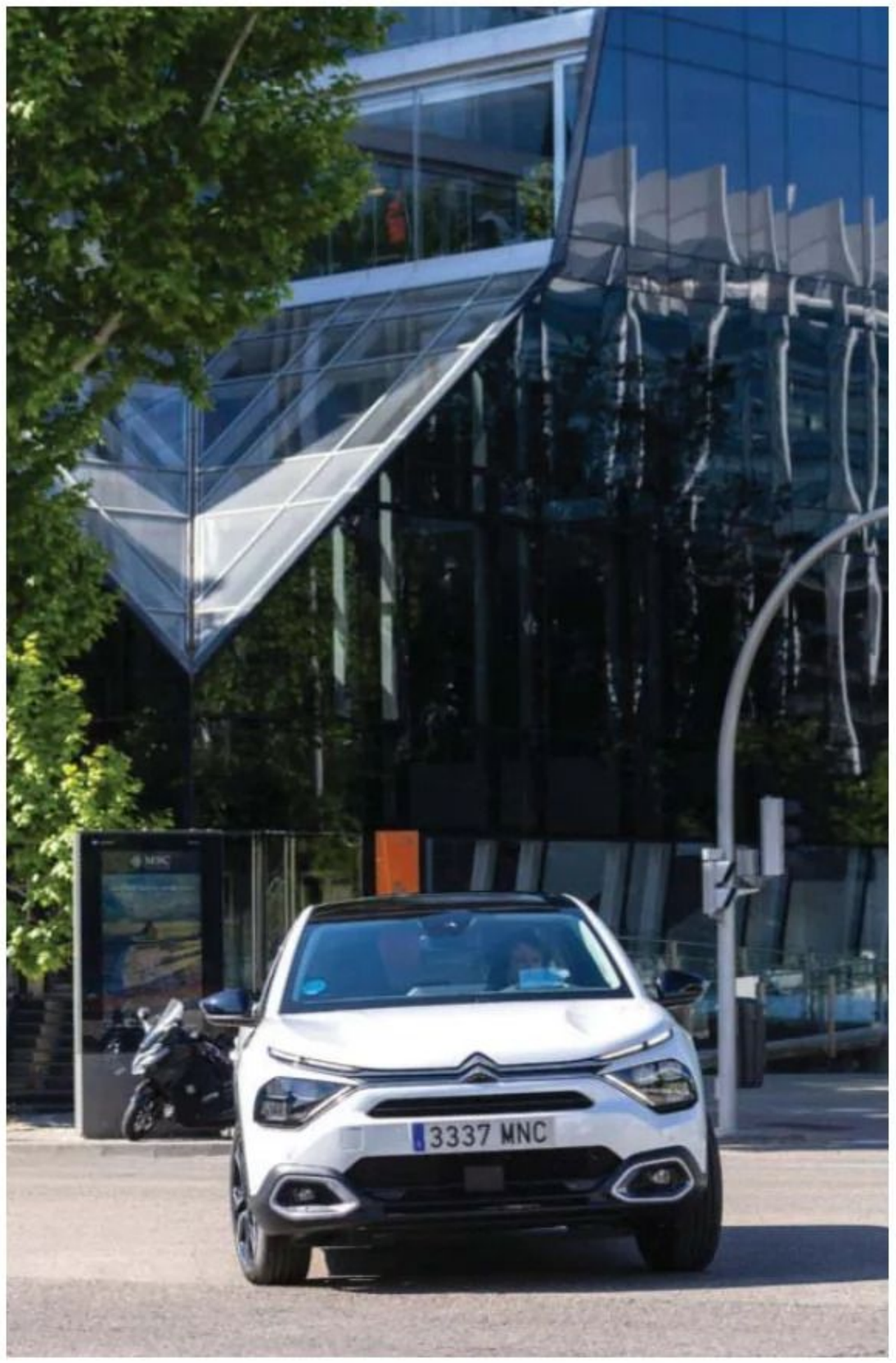
Si algo tiene claro Citroën es que la puerta de entrada al vehículo eléctrico es, por ahora, coches de base y masas, accesibles, pero sobre todo, prácticos. Con la actualización del ë-C4 y ë-C4X, con más potencia y batería, la marca consolida uno de las mejores herramientas de movilidad.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FÉLIX MACÍAS

Probablemente hay quien haya sacado paleta y pincel demasiado rápido. Citroën prefiere que el lienzo tenga la imprimación adecuada para empezar a pintar sobre una base debidamente preparada. Todo a su debido tiempo incluso cuando lo que menos falta en el grupo es tecnología que tarde o temprano se acabará ramificando. Sus mejores "obras", por tanto, tiene un marcado carácter popular, como es el caso del totalmente nuevo ë-C3 con el que derrumba definitivamente barreras o el actualizado ë-C4 en sus dos variantes de carrocería, coche que desde que llegó al marcado ha demostrado que el éxito no siempre se consigue a base de sofisticación, potencia y megabaterías, sino ofreciendo vehículos adaptado a las necesidades reales del cliente, pero sobre todo, accesibles.

No lo confundamos con coches básicos ni atrasados tecnológicamente; su arquitectura CMP, por ejemplo, es en la actualidad una de las que más combinaciones de coches eléctricos aporta al mercado entre las diferentes marcas integradas en Stellantis, desde Jeep hasta la recién relanzada Lancia. Y en cuanto a sus motores o baterías, modelos como Opel o Peugeot, con sus Astra-e y E-308 —estos, basados en EMP2—, defienden más que honestamente sus posibilidades técnicas, aunque a miles de euros de distancia de los dos diferentes ë-C4 que aporta Citroën al segmento. Es cierto que ellos ofrecen tacto de conducción más dinámica, un diseño más moderno o un interior más exótico, pero no mayores posibilidades de uso reales, compitiendo por precio por eléctricos que sí tienen mucha más potencia o mucho más alcance.

JUNTO A LA NUEVA VERSIÓN ELÉCTRICA DE MÁS POTENCIA Y BATERÍA, EL C4 X SE HA REFORZADO CON UNA VERSIÓN MICROHÍBIRDA, ECO Y CON 136 CV



SIN LUJOS, SIN LAGUNAS
El sistema multimedia MyCitroën Drive Plus puede no parecer el sistema más moderno, pero cumple sobradamente y resulta fácil de utilizar en las funciones básicas. Sus grafismos o la resolución de la cámara posterior sí están un tanto desfasados.

NUEVAS OPORTUNIDADES
La versión de mayor potencia y batería de la gama cuesta sólo mil euros más, mejora la eficiencia y da nuevas oportunidades para plantearse algún que otro viaje ocasional. La carrocería, va en gustos, pero por sólo unos 500 euros más, el X ofrece un diseño diferenciador y un maletero inmenso.

POSICIONAMIENTO INTELIGENTE
Lo que tengo claro es que, de haber más automóviles como el C4 eléctrico, habría más clientes que estarían dispuestos a comprarse un vehículo eléctrico, aunque fuera como el segundo coche de la casa, y por ende, más potencial de reducción de emisiones se conseguirían en congestionadas ciudades. MG ha demostrado que es posible hacer coches verdaderamente interesantes y útiles sin necesidad de dejarse un riñón: por 25.480 euros no encontrarás nada igual en la oferta de vehículos de acceso a coches eléctricos, pero si quieres contemplarlo como coche único con el que poder viajar con garantías por autonomía, tienes que irte a las versiones con 77 kWh de batería —desde 37.480 euros—. En ese caso podrías tener limitaciones por capacidad de maletero, pero también podrías exigir mucho más nivel en su chasis a nivel de refinamiento y confort, prestaciones más estables o mejores curvas de carga, que son algunos de los aspectos menos conseguidos del coche de MG en comparación con rivales que están en ese entorno de precio.

La principal ventaja del Citroën C4 eléctrico es que está muy bien posicionado entre los eléctricos que menos cuestan del mercado. Creo que en su gran mayoría son opciones que el usuario se plantea como coches "de batalla" para usar a diario y aprovechar las ventajas adicionales que te proporciona su etiqueta Cero, más que como alternativas con las que se pretenda viajar constantemente, aunque con las novedades que ha introducido Citroën en la gama se abren nuevas puertas para poder realizar algún viaje ocasión con la planificación adecuada. Desdoblada ahora la oferta en dos posibles "kits" de motor y baterías, Citroën pone en bandeja de plata la variante con las mejores especificaciones o la carrocerías de más capacidad: por sólo 1.000 euros más podemos pasar de 136 a 156 CV y de la batería de 50 kWh a la que dispone de 54 kWh brutos; gracias a ello, no sólo rompe la barrera de los 400 km de autonomía teórica, sino que también consigue curvas de carga más estables y eficientes ya que no se han añadido módulos adicionales a la primera batería, sino que se trata de una mejorada versión con química diferente.

Traducido a tiempo en el cargador y durante un ciclo completo de carga, puede que la diferencia en minutos re-

CLÁSICO

Citroën sigue apostando por un diseño muy tradicional, algo que para muchos podría verse como un valor añadido. No hay tachas a la calidad de ejecución o materiales, en su gran mayoría, con un tacto bastante bueno. En el debe, un cuadro digital demasiado sencillo y sin grandes posibilidades de personalización. Los asientos delanteros son de "primera clase" por confort, aunque sujetan sólo lo justo lateralmente. Las plazas traseras ofrecen en realidad el mismo espacio que la de un C4 normal mientras que el maletero aumenta su capacidad por encima del metro cúbico.

sulte insignificante, pero no lo es tanto cuando se hace "a pie" de cargador optimizando la fase más eficiente; esta nueva batería traslada ahora del 30 a casi el 50% del total de carga el momento en el que se aprecia el primer escalón en el que la potencia que recibe del cargador empieza a caer por debajo de valores de 70 kW, y del 60 al 70% el instante en el que la carga se aproxima o empieza a bajar de los 50 kW.

X, INCÓGNITA DESPEJADA

Por su parte, el "sobrecoste" de la carrocería "X" respecto a la de cinco puertas es de apenas 500 euros, verdaderamente poco si tenemos en cuenta la diferencia de tamaño, la habitabilidad o la percepción de que parece también un coche de categoría superior, singular además al asociar ciertos matices de crossover con el formato berlina.

Para ubicarnos, hablamos de un coche eléctrico con precios sin ayudas de entre 34.190 en su versión You, la más sencilla, hasta los 37.230 euros en la más equipada Max, con el mejor punto de equilibrio por equipamiento en las versiones Plus, que cuestan 35.640 euros. La verdad es que dudo mucho que Citroën mantenga durante mucho más tiempo las versiones con el anterior motor porque ese extra de potencia y kWh le han sentado como anillo al dedo al C4 eléctrico. No se trata sólo de una cuestión meramente prestacional aunque hay una diferencia significativa que cualquier usuario advertirá incluso conduciendo con normalidad: el modo Normal de los tres posibles perfiles disponible ofrece una respuesta absolutamente satisfactoria en la mayoría de las situaciones, mientras que con la versión de 136 CV es casi obligado conducir en Sport, modo que

SU COMODIDAD, REFINAMIENTO DE USO Y AMPLITUD SON ELEMENTO DIFERENCIADORES ENTRE LOS ELÉCTRICOS MÁS ACCESIBLES DEL MERCADO

EXQUISITO

La suavidad mecánica se amplifica gracias a una amortiguación típicamente Citroën que filtra y aísla el habitáculo ofreciendo una comodidad soberbia.

libera el cien por cien de la potencia —lo haría en ECO o Normal si pisamos el acelerador a fondo—. Aunque no se pretenda circular deprisa, es por sí sólo una característica que añade comodidad y fluidez sin que por ello se resienta el consumo, sino todo lo contrario ya que, con el nuevo motor, también comprobado una mayor eficiencia global en este coche.

Obviamente, también hay una clara mejora en alcance, cifrada en 63 km teóricos pero que en realidad, si se conduce frecuentemente fuera del entorno urbano —donde más igualadas están las dos versiones—, llega a ser claramente mayor. Está claro que ni el ë-C4 X ni coches con especificaciones semejantes son los mejores para viajar de un punto A otro B muy lejano, menos si hay no una meticulosa planificación previa, pero con una reducción de alrededor de 2 kWh/100 km en autopista, junto con los kWh extra que tiene la batería, podría llegar a suponer el ahorro de una segunda parada durante un viaje tipo; para este tipo de trayectos, fija en alrededor de 260 km la parada. Hemos conseguido este alcance dejándonos un margen extra para emergencias, conduciendo con suavidad y siempre dentro de los límí-

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

CONSUMOS

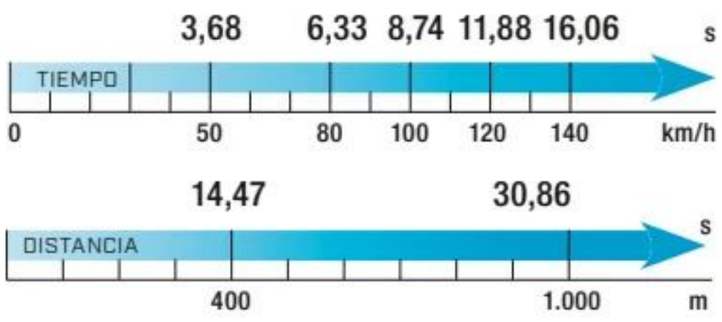
(kWh/100 km)

320 km
Autonomía media

Medio	Urbano	Carretera	Autopista
16,6	15	16,5	20

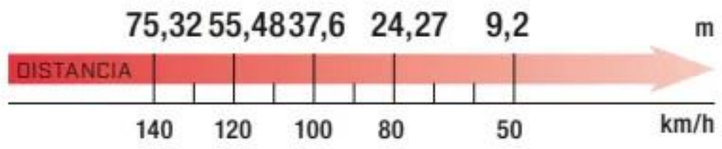
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

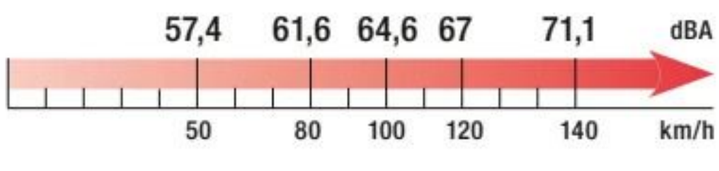


ADELANTAMIENTO (s)

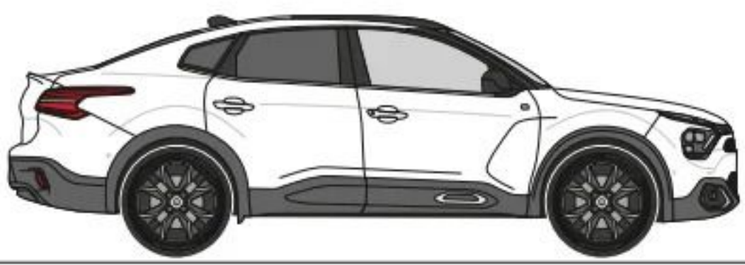
FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)



CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)

Longitud	4.600
Anchura	1.800
Altura	1.525
Batalla	2.670
Capacidad de maletero	510 litros

DATOS OFICIALES

Precio 34.190 a 37.230 € / Dto. 3.600 €

MOTOR

Motor eléctrico

Situación	Delantero transversal
Tipo	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	156 CV
Par máximo	260 Nm

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Ubicación	Central
Capacidad total/útil	54 kWh / 50,8 kWh
Potencia de carga CC	100 kW
Potencia de carga CA	11 kW
Tiempo de carga en CC	30 min (al 80%)
Tiempo de carga en CA	5,75 horas

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Embrague	Sin embrague

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Rueda tirada por eje torsional
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	2,75 /35,5 cm
Ø de giro	10,9 m
Neumáticos	195/60 R18

CARROCERÍA

Coeficiente Cx	0,29
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.691 kg
Maletero	510 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	150 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,2 s
Consumo combinado WLTP	14,7 kWh/100 km

tes legales, consiguiendo un consumo medio 19 kWh/100 km, aunque un ritmo sólo ligeramente más “alegre” eleva a entre 20-21 kWh la media.

Es en su uso diario en carretera, vías de circunvalación o de acceso a las ciudades donde el ë-C4 X se desmarca con cifras de consumo verdaderamente impresionantes, inferiores incluso a los 14 kWh/100 o rara vez superiores a los 17 kWh/100 si conducimos de forma más viva o descuidada, logrando entonces alcances que oscilan entre los 390 y 320 km. En la rigurosa ciudad, no es nada difícil acercarse a los 350 km con medias de entre 14 a 16 kWh/100.

Dentro del apartado estrictamente mecánico sobresale, por encima de todo, la suavidad y el confort. Resultan realmente deliciosos los primeros metros en los que ponemos el coche en movimiento, sin brusquedad alguna al actuar sobre el acelerador. Ocurre lo mismo al aparcar, incluso en pronunciadas rampas en las

PRÁCTICO

El cajón superior de apertura horizontal dispone de sujeción para una tablet e incluso se puede utilizar como mesita ocasional. Nos gusta menos el Heap-Up Display, y no tanto por proyectarse sobre una lámina de metacrilato, sino porque el plano y punto de visión apenas cambia respecto al cuadro de relojes.

AUTONOMÍA Y CARGA

La principal ventaja de la nueva batería no es tanto su mayor capacidad, sino que, igualdad de potencia máxima de carga —100 kW en CC—, consigue curvas algo más eficientes.

que podemos "sujetar" el coche sin pisar el freno para maniobrar con precisión milimétrica. Pese a que se hoy se estilan potencias mayores, 156 CV resultan más que suficientes para poder circular de forma ágil y tener suficiente reserva de potencia a la hora de adelantar sin necesidad de utilizar la potencia como un interruptor. El tacto de freno me ha parecido más sólido ahora que en las primeras versiones de 136 CV mientras que el modo B de frenada regenerativa —se agradecería un mando más accesible o de mayores proporciones— proporciona la justa retención sin la brusquedad de un sistema One-Pedal —tiene una deceleración media de 1,19 m/s2 frente a 0,67 m/s2 del modo D—.

Quizás el aspecto más peculiar de su conducción es que es un coche extremadamente filtrado, una característica que agradecerán especialmente clientes más afines a la marca pero seguramente no disgustará a quienes utilizan el coche diariamente sin pretensión dinámica alguna sino, sencillamente, como eficiente medio de transporte. Gracia a una amortiguación afinada a prueba del peor asfalto, no hay badén o reductor de velocidad que descomponga la calidad de vida a bordo ofreciendo un refinamiento que realmente sólo es posible encontrar en vehículos de clase superior. A todo ello se suma un habitáculo comodísimo y bien aislado, buena calidad de materiales y ajustes verdaderamente rigurosos. También unos asientos de primera clase de mullido más bien blando, plazas traseras con una habitabilidad óptima, un maletero voluminoso y muy aprovechable por sus cotas mínimas en profundidad y anchura, así como un equipamiento que asegura más que servicios mínimos en confort y asistentes de seguridad.

OPINIÓN

Raúl Roncero

EL EQUILIBRIO JUSTO

Técnicamente puede ser un coche más sencillo que otros compactos del grupo con los que comparte el nuevo motor, como son el Astra o 308, pero su competitivo precio mete a la gama ë-C4 en el grupo de coches eléctricos más interesante del mercado: aquellos que muchos sí nos plantearíamos como segundo coche para utilizar el 99 por ciento de los días del año.

EL FUTURO PARA DESARROLLAR COCHES A TRAVÉS DEL SOFTWARE

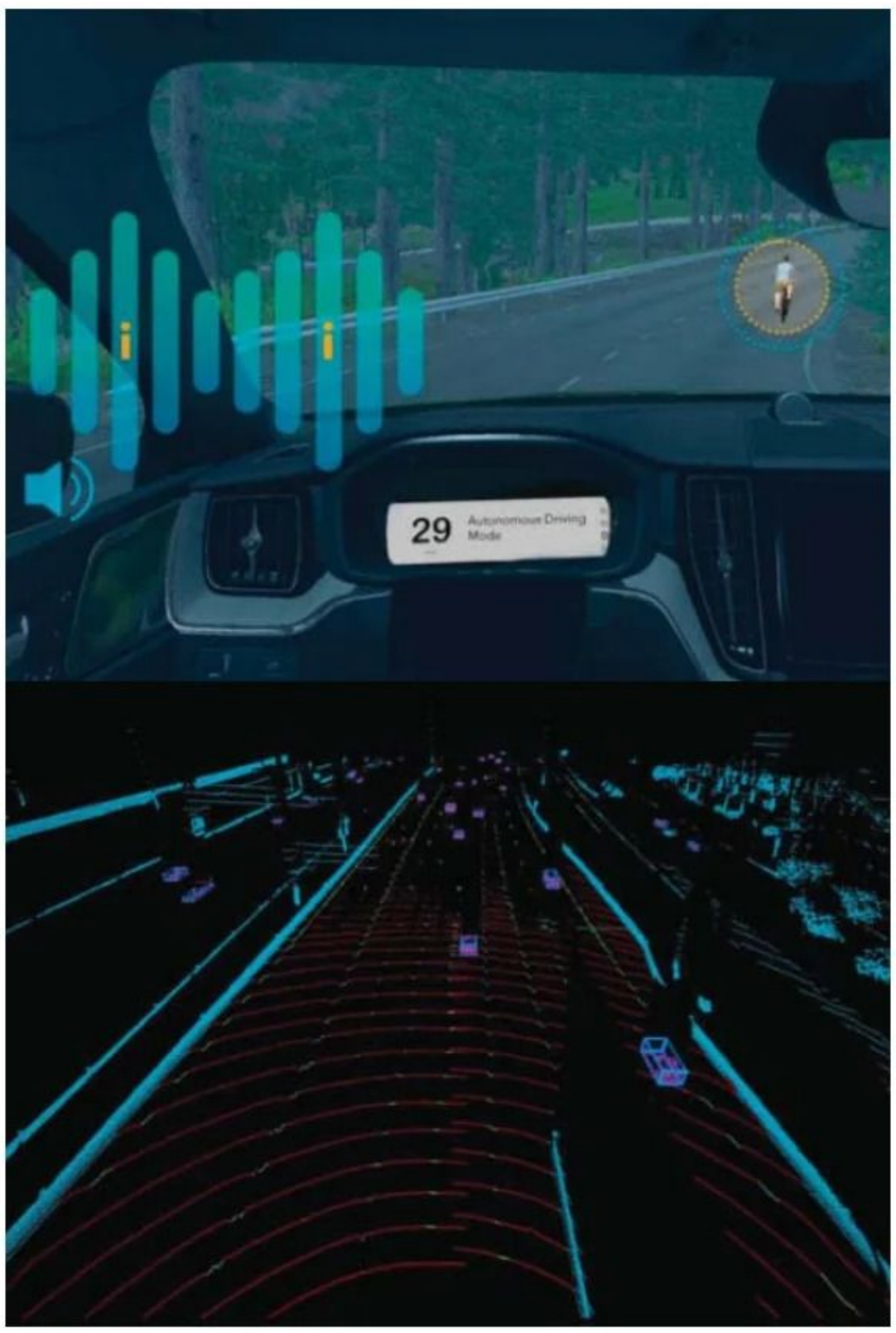
UNA PRÓXIMA REVOLUCIÓN

ENLACE AL CANAL x.com/byneontelegram

Los vehículos definidos por software, o SDV, son una próxima revolución en la industria automotriz que, de hecho, ya comenzó. Descubra qué hay detrás de los "vehículos definidos por software" y por qué lo están cambiando todo.

TEXTO: FRANCISCO MOTA. FOTOS: SLIB

"Pero ¿cuáles son los beneficios concretos de SDV para un usuario común? Lo más importante es sin duda la mejora de la seguridad en la conducción"



MEJORAS EN SEGURIDAD
Mediante la interconexión de los distintos sistemas entre sí y con la conectividad del vehículo con fuentes de información externas se optimizan los sistemas anticolisiones y las asistencias electrónicas al conductor.

A la industria automotriz le gustan las siglas, pero no tanto como a la industria informática. Es perfectamente posible escuchar a dos expertos en informática hablando entre sí y no entender casi nada de lo que dicen, tal es la cantidad de siglas que utilizan en su lenguaje técnico y sólo ellos entienden el significado. Cuando las dos industrias se unen, el potencial para que aparezcan nuevas siglas es enorme. Uno de los más recientes es el SDV y no tiene nada que ver con un nuevo tipo de carrocería, como puede ser el SUV (Sports Utility Vehicle) o su popularísimo SAV (Sports Activity Vehicle).

Una definición sencilla de SDV, o Software-Defined Vehicle, podría ser la siguiente: cualquier vehículo que gestiona su funcionamiento, añade funcionalidades y activa nuevas características a través de software. Pero es una forma un tanto hermética de ver una cuestión que tiene implicaciones para muchos otros avances que veremos en nuestra relación con el automóvil en los próximos años.

De hecho, este concepto ya se está convirtiendo en la nueva revolución de la industria del automóvil, una revolución silenciosa pero que muestra signos exteriores fáciles de identificar. Los SDV son la base de muchos nuevos avances automotrices que llegarán en los próximos años. Incluyendo áreas como la conducción autónoma y la conectividad. De manera más concreta, se puede decir que se trata de la paulatina transformación de los automóviles, dejando de ser terminales dominados por la electromecánica. Y convirtiéndose en terminales eminentemente electrónicos, inteligentes y ampliables, que pueden actualizarse continuamente.

LA ARQUITECTURA DE UN SDV

Pero, ¿cómo se puede definir la arquitectura de un SDV? El punto de partida actual es bastante complejo y abarca múltiples plataformas de software interconectadas y distribuidas en varias docenas de unidades de control electrónico (ECU – Electronic Control Units) que existen en los automóviles actuales. Ésta es la situación actual, pero los fabricantes de automóviles reducen continuamente el número de ECU y equipan los automóviles con un ordenador central más potente. Sea como fuere, la arquitectura de un SDV se puede dividir en cuatro partes. Las primeras son las aplicaciones de usuario, que

incluyen software y servicios que interactúan directamente con el conductor o los pasajeros, por ejemplo, sistemas de información y entretenimiento, controles de vehículos o paneles de instrumentos digitales. El segundo es la instrumentación, relacionada con las funcionalidades del vehículo pero que no requiere la intervención directa del conductor. Por ejemplo, los sistemas electrónicos de asistencia a la conducción (ADAS – Advanced Driver Assistance Systems). El tercero está relacionado con los sistemas operativos integrados y representa el corazón del concepto. Este SO (Sistema Operativo) gestiona todas las funciones esenciales y le permite agregar o eliminar capacidades y funcionalidades de forma modular. Finalmente tenemos el hardware, que incluye la unidad de control del motor y el circuito integrado donde se instala el sistema operativo. Las cámaras de vídeo y los sensores también forman parte de esta cuarta parte en la que se divide un SDV.

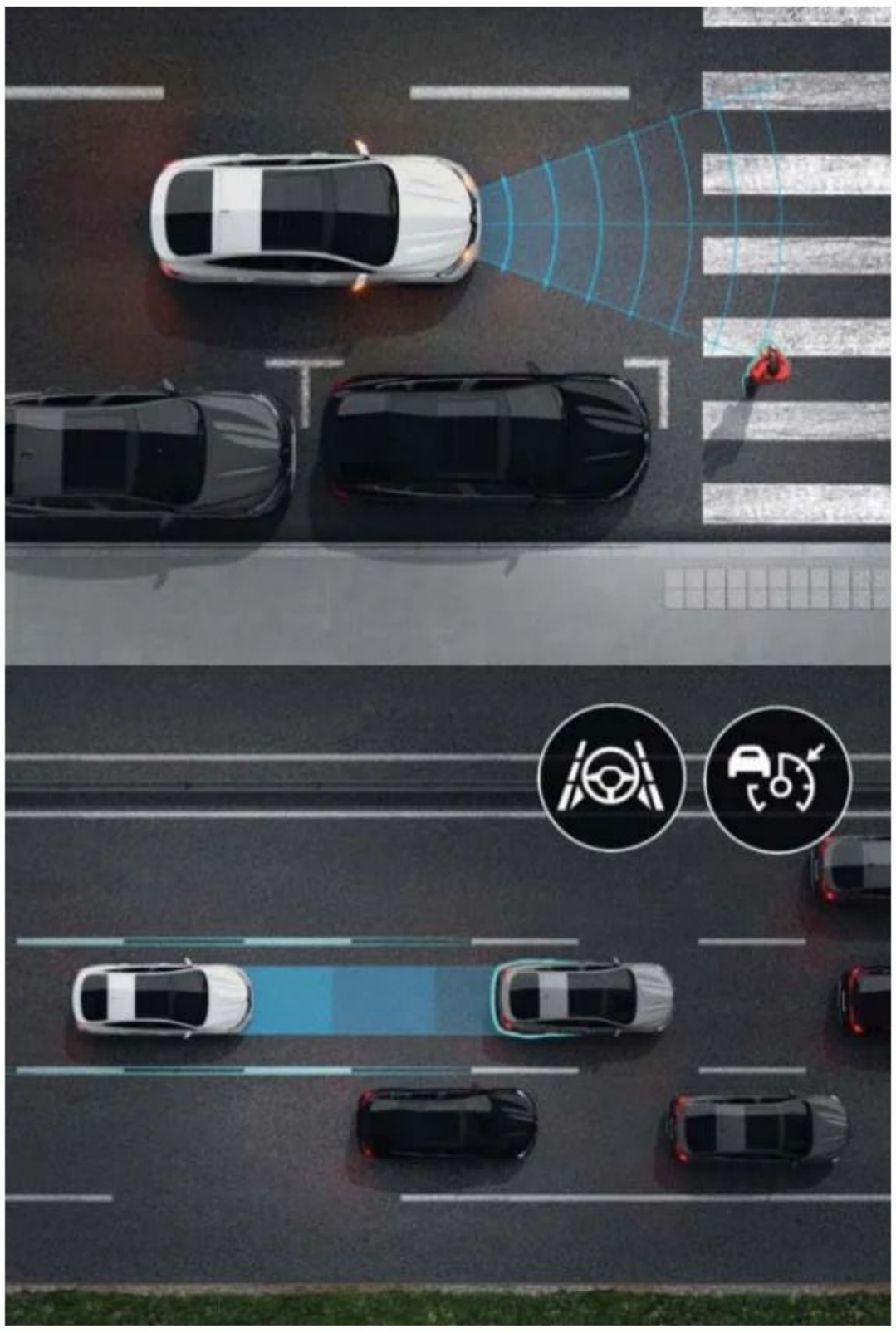
O QUE SE GANA

Actualmente, el principal obstáculo para el desarrollo de los SDV es el hecho de que muchos fabricantes todavía tienen hardware y software demasiado integrados entre sí. Para avanzar se necesita una mayor separación entre ambos, de forma modular, para que el software pueda ser reemplazado fácilmente, independientemente del hardware. Una mayor virtualización debería ser el camino a seguir, con el beneficio adicional de mejorar el rendimiento del software, ya que los desarrolladores pueden centrarse en diseñar el mejor hardware posible, sin preocuparse por la compatibilidad.

Pero ¿cuáles son los beneficios concretos de SDV para un usuario común? Lo más importante es sin duda la mejora de la seguridad en la conducción, con la optimización de los sistemas anticolisiones y las asistencias electrónicas al conductor. Esto se consigue mediante la interconexión de los distintos sistemas entre sí y con la conectividad del vehículo con fuentes de información externas. Pero el gran beneficio y el gran cambio de paradigma es sin duda la posibilidad de actualizaciones constantes “por aire” del software del vehículo, después de salir de fábrica y durante toda su vida útil. Como ocurre con los smartphones y a diferencia de lo que ha sucedido hasta ahora con los coches, que se definen por hardware y no permiten grandes actualizaciones.

ANTE TODO SEGURIDAD

En términos de seguridad vial se ha ganado todo, ya que el vehículo puede recibir información sobre el estado de la vía, la climatología y el tipo de recorrido, para adaptar sus sistemas dinámicos a las condiciones que le esperan por delante.



"Otra ventaja es una mayor conectividad entre el vehículo y el teléfono inteligente, que permite a los usuarios interactuar con el vehículo de nuevas formas"

MEJORA INSTANTÁNEA
La posibilidad de actualizaciones constantes "por aire" del software del vehículo, después de salir de fábrica y durante toda su vida útil es una de las ventajas de los nuevos tiempos.

Las posibilidades son muchas e incluyen sistemas de infoentretenimiento conectados a streaming de vídeo o música. La telemática abre la puerta a diagnósticos preventivos capaces de hacer más eficiente el mantenimiento. Otra ventaja es una mayor conectividad entre el vehículo y el teléfono inteligente, que permite a los usuarios interactuar con el vehículo de nuevas formas. La conectividad continua juega aquí un papel fundamental para acceder a la información en tiempo real. En términos de seguridad vial, este es un punto fundamental, ya que el vehículo puede recibir información sobre el estado de la vía, la climatología y el tipo de recorrido, para adaptar sus sistemas dinámicos a las condiciones que le esperan por delante. Las alertas de accidentes también pueden resultar muy útiles, tanto para advertir al conductor del peligro como para solicitar al sistema de navegación que busque rutas alternativas. Todo esto ocurre en una comunicación bidireccional entre el vehículo y la "nube", ya que cada vehículo puede enviar información relevante, que será utilizada por los que le siguen más atrás.

CONEXIÓN A LA CIUDAD INTELIGENTE

La conexión entre la "ciudad inteligente" y el SDV es la que puede traer los mejores avances. Una "ciudad inteligente" utiliza las tecnologías de la información y la comunicación para mejorar los servicios de gestión y hacerlos más eficientes. Una de las áreas es, naturalmente, el tráfico de vehículos, y se trabaja para aumentar su fluidez. Un SDV está preparado para participar activamente en esta mejora de la gestión del tráfico, pero también para implementar normas medioambientales, gestionar el aparcamiento y reducir la energía utilizada por cada vehículo, algo que será cada vez más evidente con los vehículos eléctricos.

Esta interconexión entre la "ciudad inteligente" y el SDV pasa por otro concepto que ya se ha empezado a utilizar, el de V2X (Vehicle-to-everything), es decir, la conectividad del vehículo con otras entidades externas. Con esta posibilidad, el vehículo está en contacto permanente con todo lo que le rodea, en comunicación bidireccional. V2X permite que los vehículos se conecten al Internet de las cosas (IoT) y sus sensores y datos, aportando información de sus propios sensores a la base de datos de la "ciudad inteligente". Por supuesto, con SDV, la tecnología V2X es mucho más fácil de implementar, ya que la arquitectura del software es más estandarizada y compatible. Otro aspecto importante son los beneficios que los SDV pueden obtener de las redes 5G, con una latencia mucho menor y un gran ancho de banda, lo que permite optimizar el funcionamiento de los sistemas de seguridad activa de los vehículos. Este tipo de red también podría facilitar servicios

FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

como el pago automático, al entrar en una zona de tráfico restringido, como aparcamientos o zonas de circulación restringida, con la posibilidad de pasar información a otros vehículos, como las plazas restantes en los aparcamientos.

CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

La cuestión de los vehículos de conducción autónoma comienza como un problema ligado a los sistemas integrados en el vehículo, su hardware y software, con especial atención a las cámaras de vídeo, el radar y el lidar. Pero el avance de esta solución sólo puede pasar con la validación de todo tipo de simulaciones posibles de encontrar en la vía pública, trabajo realizado de forma continua por modelos informáticos, que utilizan de forma intensiva la Inteligencia Artificial y el Machine Learning. Todo procesado en las supercomputadoras más potentes del mundo.

Un sistema de conducción autónomo sólo puede funcionar con un control total sobre funciones vitales de conducción como la aceleración, el frenado y la dirección. Esto sólo puede hacerse si y cuando estas funciones estén interconectadas a través de una computadora central que utilice un software que las integre. Los SDV ya tienen esta capacidad, priorizando el software como método principal para proporcionar funcionalidad.

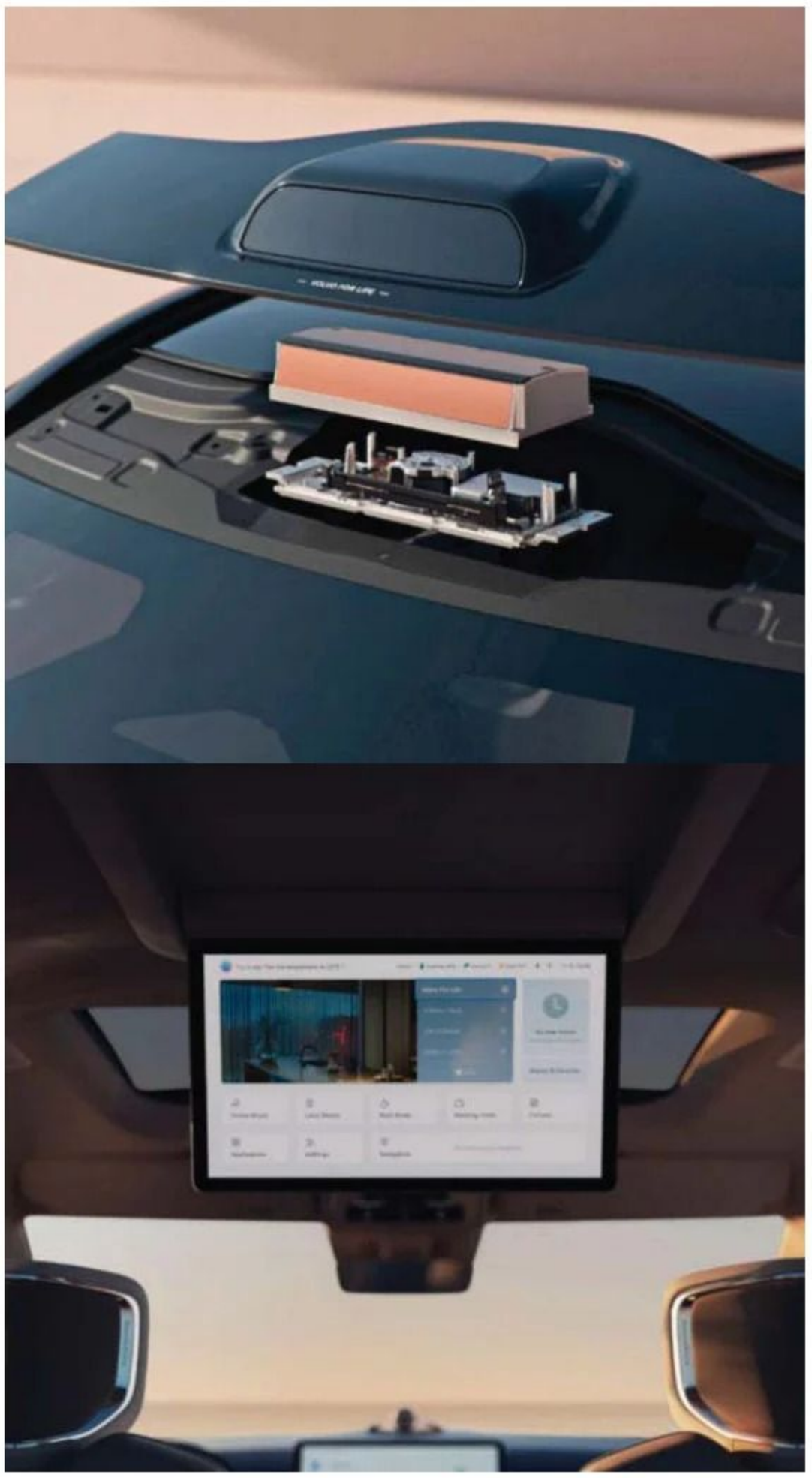
Por supuesto, la conducción autónoma también requerirá actualizaciones frecuentes de software, a medida que estén disponibles nuevas funciones y desarrollos de seguridad, algo que los SDV ya cubren.

Un tema común a todo lo que involucra conectividad es la ciberseguridad, un problema real. Imaginemos que un hacker logra hacerse con el control de un coche que se conduce de forma autónoma, las consecuencias podrían ser fatales si lo utiliza como arma lanzada contra un objetivo concreto. Pero los SDV, debido a la forma en que están conectados y pueden actualizarse continuamente, tienen más posibilidades de anticipar ataques informáticos que los vehículos definidos por hardware. También aquí la Inteligencia Artificial puede desempeñar un papel fundamental, detectando comportamientos que podrían predecir un ciberataque, antes de que se produzca, y tomando las medidas de protección necesarias.

Los SDV ya están entre nosotros, pero la percepción de su presencia aumentará continuamente en los próximos meses y años. El aumento de la relevancia de la Inteligencia Artificial será uno de los aspectos que potenciará el concepto SDV. Por ahora sabemos cómo comienza esta historia, pero es dudoso que muchos sepan exactamente hasta dónde pueden llevarnos estas tecnologías de la información.

INFORMÁTICA Y TECNOLOGÍA

La telemática abre la puerta a diagnósticos preventivos capaces de hacer más eficiente el mantenimiento. Y el aumento de la relevancia de la Inteligencia Artificial será uno de los aspectos que potenciará el concepto SDV



BESTIA

REFINADA

Presentado en 1970, nuestro protagonista surge de la unión de un potente motor V8 Ford americano en posición central y una carrocería deportiva creada por la firma italiana Ghia. Pongámonos al volante y gocemos de un deportivo tan espectacular y exclusivo.

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA (TEXTO). CLASSIC LANE (FOTOS)

GRACIAS AL DE TOMASO PANTERA, LA COMPAÑÍA DE MÓDENA ALCANZÓ EL ÉXITO COMERCIAL CON UN MODELO QUE SE FABRICÓ DURANTE 21 AÑOS

TODO UN SUPERDEPORTIVO. Con los faros escamoteables levantados pierde aerodinámica, pero no agresividad, potenciada por ese perfil afilado y las llantas de aleación. La rueda de repuesto resta espacio en el exiguo maletero.

El origen de la compañía De Tomaso se remonta a 1959, cuando el ex piloto argentino Alejandro de Tomaso fundó su compañía en Módena. En una primera época, construía de modo artesanal monoplazas destinados a competir en F1, F2 y Fórmula Junior, hasta que en un siguiente paso se dedicó a fabricar en serie el deportivo Vallelunga, un bello coupé diseñado por Ghia y presentado en 1965. La carrocería estaba confeccionada en fibra de vidrio y el motor era un Ford de 1,5 litros procedente del modelo Cortina e instalado en posición central, que rendía una potencia máxima de 105 CV. Gracias a su aerodinámica conseguida y a su escasa superficie frontal alcanza una velocidad punta de 205 km/h, mientras que sus 660 kg de peso en vacío le permiten hacer gala de una aceleración de 0 a 100 km/h en sólo 6,7 segundos.

Alejandro De Tomaso construyó 180 ejemplares de este modelo hasta 1967, para concebir a continuación un deportivo más ambicioso. Se trataba del De Tomaso Mangusta, cuya carrocería monocasco de acero albergaba, en posición central trasera, un motor V8 de 4,7 litros suministrado por Ford. Presentado en el Salón de Turín de 1966, el diseño de la carrocería también lo firmaba Ghia, donde trabajaba un joven Giorgio Giugiaro que supo infundirle unos trazos agresivos a la par que agraciados. De este modelo se produjeron 401 ejemplares durante los cuatro años que estuvo en producción, con un 63% de ellos vendido en los Estados Unidos.

Gracias al Mangusta, la empresa de Alejandro De Tomaso se afianzó en el sector de los superdeportivos, un terreno en el que consolidó su posición con el De Tomaso Pantera. Dado a conocer en el Salón de Nueva York de 1970, este nuevo coupé de elevadas prestaciones aparecía con una espectacular estilo dibujado por Tom Tjaarda, estilista norteamericano que desde 1967 se había convirtido en jefe de diseño en Carrozzeria Ghia. Esta firma, al igual que Vignale, eran entonces propiedad de De Tomaso, motivo de que fuese la encargada de crear esta carrocería tan singular.

En cuanto al motor, inicialmente el propulsor V8 tenía una potencia máxima de 310 CV SAE a 5.400 rpm, e iba acoplado a una caja de cambios ZF de cinco relaciones y a un diferencial autoblocante. Por su parte, al frente del desarrollo del bastidor se encontraba

RIVALES

Ferrari 512 BB
(1976-1981)
280.000-65.000 €
Equipado con un motor bóxer de 12 cilindros, 4.942 cc y 360 CV, esta berlineta carrozada por Pininfarina mide 4,40 metros de longitud y pesa en vacío 1.515 kg. Dispone de una caja manual de cinco marchas y alcanza una velocidad máxima de 302 km/h.

Lamborghini Countach LP 400
(1977-1982)
300.000-70.000 €
Provisto de un motor V12 de 3.929 cc y 375 CV, este deportivo carrozado por Bertone pesa en vacío 1.300 kg y su carrocería tiene una longitud de 4,14 metros. Posee una caja de cambios manual de cinco marchas y alcanza una velocidad punta de 300 km/h.

Maserati Bora 4700
(1971-1977)
240.000-56.000 €
Dotado de un motor V8 de 4.719 cc y 310 CV, su carrocería coupé biplaza tiene una longitud de 4,335 metros y el peso en vacío de este coche es de 1.400 kg. Tiene una caja de cambios manual de cinco relaciones y consigue una velocidad máxima de 280 km/h.

PUESTO DE MANDO.
Estilo setentero alrededor del volante. En el cuadro principal destacan las esferas Veglia del velocímetro —graduado hasta 300 km/h— y un cuentavueltas cuya zona roja comienza a 6.000 rpm. En la consola central se encuentran otros cuatro relojes adicionales, junto a un grupo de conmutadores que incluyen los alzacristales eléctricos, los mandos de la climatización y el radiocasete en posición vertical. También llama la atención la característica rejilla del selector del cambio, semejante a la de los Ferrari.

el ingeniero Gian Paolo Dallara, que concibió un monocasco y unas suspensiones independientes provistas de dobles brazos oscilantes. Por lo que respecta a los frenos, montó cuatro discos Girling ventilados, cuyo diámetro delantero de 284 mm y trasero de 282 mm iban acorde con el peso y la caballería desatada por los primeros Pantera L.

Ya en 1972, la gama se amplía con la versión GTS, cuyo motor conserva la misma cilindrada, pero su potencia máxima crece hasta 330 CV a 6.000 vueltas. Cambiaron también las medidas de las llantas y de los neumáticos, ya que los delanteros pasaban de llevar unos delgados 185/70 VR 15 a calzar unos gruesos 285/40 VR 15. Y atrás, los 215/70 VR 15 fueron sustituidos por unos 345/35 VR 15, claramente más acordes con el aumento de prestaciones de esta nueva variante. Asimismo, los pasos de rueda ganaron en volumen y el capó delantero fue pintado de color negro, al tiempo que en la zona inferior de ambos lados destacaba sobre fondo negro la leyenda "DE TOMASO PANTERA GTS".

Después de una profunda restauración, esta unidad había recuperado el esplendor perdido y tuvimos la oportunidad de citarnos en Bilbao con su propietario. Se trata de un ejemplar fabricado en 1977, que en comparación con las unidades GTS de 1972 cuenta con un spoiler delantero y sus neumáticos corresponden a una medida más razonable para su empleo como vehículo de colección: 225/50 VR 15 delante y 295/50 VR 15 detrás. Igualmente, el portón trasero está pintado de color negro, una circunstancia que aporta equilibrio con el tono de la carrocería, de los diminutos paragolpes y del contorno de todos los cristales.

De entrada, el acceso al puesto de conducción precisa agilidad, ya que el techo se encuentra a sólo 1,10 metros del asfalto y es preciso moverse con soltura para terminar sentado ante el volante. Desde esa posición, el conductor cuenta con una buena postura y quedan a mano los mandos principales, además de un óptimo apoyo para el pie izquierdo. Es agradable el tacto del volante forrado de cuero y la instrumentación está suministrada

EL ACCESO AL PUESTO DE CONDUCCIÓN REQUIERE AGILIDAD Y HABILIDAD, DADOS LOS ESCASOS 1,10 METROS DE ALTURA QUE TIENE LA CARROCERÍA

EQUILIBRIO Y MANEJABILIDAD. Tanto en carreteras locales como en autopistas, el Pantera hace gala de unas elevadas prestaciones, unidas a un bastidor eficaz y a un adecuado reparto de pesos.

por Veglia, compuesta por un velocímetro graduado hasta 300 km/h y un cuentavueltas cuya zona roja comienza en las 6.000 rpm. A estos dos medidores se añaden en la consola central otras cuatro esferas, formadas de arriba hacia abajo por un amperímetro, el aforador de gasolina en el depósito, el termómetro del líquido refrigerante y un manómetro de aceite, más un reloj horario ubicado en el lado derecho del salpicadero.

La visibilidad hacia delante es buena, algo que contrasta con la complicación de mirar a través del retrovisor interior, pues, entre los sólidos montantes traseros y la escasa altura de la luneta, es difícil saber lo que ocurre por detrás... salvo que recurramos a los dos retrovisores exteriores. Un giro a la llave de contacto, pulsar el botón de arranque y el motor V8 situado detrás de nuestras cabezas se hace oír al instante, acompañado del sonido que llega desde las cuatro salidas traseras de los tubos de escape.

Después de tres minutos al ralentí, engranamos la primera velocidad, soltamos el embrague con suavidad y comenzamos a rodar en ciudad de modo tranquilo, mientras algunos peatones y otros automovilistas fijan sus ojos en este coche tan distinto a los demás. Cuando nos adentramos en la autovía, sale a relucir la rabia de esta fiera, que acelera con una energía brutal y puede alcanzar velocidades de vértigo. Curiosamente, cuando pulsamos el conmutador de las luces y surgen los faros escamoteables, el empeoramiento de la aerodinámica hace que perdamos de inmediato unos 5 km/h.

Continuamos el recorrido en una carretera estrecha y solitaria, un entorno donde conocer su carácter con mayor calma. Junto a un motor que responde con fuerza incluso desde las 2.500 vueltas, la dirección responde en las curvas con suavidad, precisión y rapidez, tres características que facilitan en buena medida el manejo de este impresionante coupé. También la respuesta al pisar el pedal del freno resulta enérgica y resiste el uso continuado en el descenso de un puerto largo, en tanto que el bajo centro de gravedad y el equilibrado reparto de pesos entre ambos ejes favorecen un comportamiento neutro, que se puede volver sobrevirador si damos gas de modo brusco.

En el otro lado de la balanza, la escasa altura de la carrocería con respecto al firme y sus casi dos metros de anchura obligan a extremar la precaución ante los bordillos, resaltos y demás estorbos. E igualmente, la abundante superficie acristalada y el calor que desprende el motor V8 generan en los días soleados una temperatura en el habitáculo que obliga a activar el mando del aire acondicionado.

En definitiva, este De Tomaso Pantera construido en Módena y propulsado por un motor americano reúne lo mejor de dos mundos. Por un lado, el atractivo de su carrocería elaborada por Ghia, y por el otro, la fuerza poderosa a regímenes medios y altos que consigue un motor de gran cilindrada construido en Detroit.

DE TOMASO PANTERA GTS

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Cotización: 130.000 - 35.000 €

MOTOR

V8 a 90 grados, bloque y culata de fundición, 5 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. **Posición:** central longitudinal. **Diámetro x carrera:** 101,65 x 88,90 mm. **Cilindrada:** 5.763 cc. **Compresión:** 11,0:1. **Distribución:** árbol de levas central, mandado por cadena, y válvulas en cabeza. **Alimentación:** carburador cuádruple Holley 650 CFM y bomba eléctrica de gasolina. **Potencia:** 330 CV SAE a 6.000 rpm.

TRANSMISIÓN

A las ruedas traseras, con diferencial autoblocante ZF. **Cambio:** Manual, ZF de cinco velocidades y marcha atrás.

BASTIDOR

Carrocería monocasco autoportante, de acero. **Suspensión delantera:** Independiente, con dobles brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. **Suspensión trasera:** Independiente, con dobles brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. **Frenos:** Discos Girling ventilados, con doble circuito y servofreno. **Dirección:** De cremallera, asistida, con 3,5 vueltas de volante. **Ruedas:** Llantas de aleación, las delanteras en medida 7 x 15 y las traseras 8 x 15. Neumáticos delanteros 225/50 VR 15 y traseros en medida 295/50 VR 15.

CARROCERÍA

Coupé de dos plazas, obra de Ghia (Tom Tjaarda). **Batalla:** 2.510 mm. **Vías del./tras.:** 1.510/1.580 mm. **Largo x ancho:** 4.267 X 1.970 X 1.110 mm. **Peso en orden de marcha:** 1.420 kg. **Depósito combustible:** 85 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 280 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 6,0 s.
Consumo medio: 22 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: Módena, 1970.
Época de fabricación: 1970-1991.
Unidades fabricadas: 7.260 ejemplares.

EPÍLOGO

Por el estilo de su carrocería, el De Tomaso Pantera nos cautivó a los adolescentes de hace medio siglo y, en la actualidad, sigue conservando ese atractivo. En tal sentido, influyen también la potencia exuberante de un motor muy americano, un V8 de 5,8 litros de más de 300 caballos, y un bastidor a la europea, muy trabajado, que asegura que las prestaciones se transmitan plenas al asfalto y con un comportamiento a la altura de lo que se espera de un superdeportivo. Lo completa un equipamiento de lujo, que incluye aire acondicionado, elevalunas eléctricos y otros elementos exclusivos por entonces.

Todos los meses encontrarás una portada espectacular de la mejor revista de coches deportivos.

AUTOMOVIL

La deportividad en España tiene un nombre: AUTOMÓVIL. Ha sido la revista decana del automovilismo y pruebas de más alto nivel. Solo aceptamos lo más premium del mercado.

PRUEBAS

Los mejores deportivos del mundo son el objetivo de nuestra revista. Si quieres saber cómo va un coche prestacional de verdad, solo puedes leer esta revista.

EXCLUSIVIDAD

La firma premium es parte del ADN de AUTOMÓMIL. La crème de la crème forma parte de las páginas de la mejor revista de alto standing de nuestro país.

DEPORTE

La alta competición es un objetivo fundamental en nuestra revista. F1 y WRC son parte de nuestra historia. Y seguimos cubriendo estos campeonatos para ser consecuentes con nuestro ADN.

ETIQUETA ECO

Mas de mil referencias para adquirir un modelo con una etiqueta fundamental para las grandes ciudades. Además es integrante de una de las tecnologías más eficientes del momento, la híbrida que favorece unos consumos excepcionales sin complejidades mecánicas.
Pero no es la única tecnología, aunque sí la más madura y apetecible, para conseguir esta ansiada etiqueta. Por ello lo mejor es comparar todos las características técnicas y poder hacer así una selección perfecta y que mejor se adapte a nuestras necesidades.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Alfa Romeo Junior Ibrida 1.2 100 kW (136 CV) eDCT6 (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	H	29000	1,2	136	5,2	117
Alfa Romeo Junior Ibrida Speciale 1.2 100 kW (136 CV) eDCT6 (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	H	31000	1,2	136	5,2	117
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	41050	1,5	131	5,7	128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	46550	1,5	131	5,7	128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	43050	1,5	160	5,7	129
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Tributo Italiano (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	52050	1,5	160	5,8	131
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Veloce (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	48550	1,5	160	5,7	129
Audi A3 allstreet 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	380	D	G	43080	1,5	150	5,6	127
Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	G	37510	1,5	150	5,4	124
Audi A3 Sedan Black line 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	G	43310	1,5	150	5,5	126
Audi A3 Sedan S line 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1400	4	325	4x4	G	40310	1,5	150	5,4	123
Audi A3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	G	36580	1,5	150	5,5	126
Audi A3 Sportback Black line 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	G	42430	1,5	150	5,7	129
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	G	42430	1,5	150	5,6	127
Audi A3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1400	5	325	D	G	39380	1,5	150	5,5	126
Audi A4 allroad 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	D	58160	2,0	204	5,7	151
Audi A4 allroad 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	G	63220	2,0	265	7,9	179
Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	50100	2,0	136	4,9	127
Audi A4 Avant Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	51590	2,0	163	4,9	129
Audi A4 Avant Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	49490	2,0	150	6,3	144
Audi A4 Avant Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	52780	2,0	204	6,4	145
Audi A4 Avant Black limited 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	57920	2,0	163	5,5	144
Audi A4 Avant Black limited 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	58040	2,0	150	7,1	161
Audi A4 Avant Black limited 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	62480	2,0	204	6	158
Audi A4 Avant S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	52000	2,0	136	4,9	129
Audi A4 Avant S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	53490	2,0	163	5	131
Audi A4 Avant S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	51390	2,0	150	6,4	146
Audi A4 Avant S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	54680	2,0	204	6,5	147
Audi A4 Avant S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	63030	2,0	265	7,7	175
Audi S4 Avant TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	84870	3,0	341	7,3	190
Audi A4 Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	48090	2,0	136	4,7	124
Audi A4 Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	49580	2,0	163	4,8	125
Audi A4 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	47480	2,0	150	6,2	141
Audi A4 Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	50770	2,0	204	6,2	141
Audi A4 Black line edition 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	57840	2,0	204	5,8	151
Audi A4 S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	49990	2,0	136	4,8	126
Audi A4 S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	51480	2,0	163	4,9	127
Audi A4 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	49380	2,0	150	6,3	143
Audi A4 S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	52670	2,0	204	6,3	144
Audi A4 S line 45 TFSI quattro 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	60940	2,0	265	7,6	172
Audi S4 TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	82780	3,0	341	7,1	185
Audi A5 Coupé Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	55820	2,0	163	4,8	126
Audi A5 Coupé Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	57330	2,0	204	5,1	134
Audi A5 Coupé Advanced 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	59860	2,0	204	5,2	137
Audi A5 Coupé Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	55830	2,0	204	6,5	148
Audi A5 Coupé Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	63350	2,0	265	7,4	168
Audi A5 Coupé S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	58220	2,0	163	5,2	135
Audi A5 Coupé S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	59730	2,0	204	5,5	143
Audi A5 Coupé S line 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	62260	2,0	204	5,3	138

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi A5 Coupé S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	58230	2,0	204	6,6	150
Audi A5 Coupé S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	65750	2,0	265	7,5	170
Audi S5 Coupé TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	88590	3,0	341	7	183
Audi A5 Sportback Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	55820	2,0	163	4,9	128
Audi A5 Sportback Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	51340	2,0	150	6,6	150
Audi A5 Sportback Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	57330	2,0	204	5,2	136
Audi A5 Sportback Advanced 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	59860	2,0	204	5,3	140
Audi A5 Sportback Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	55830	2,0	204	6,6	150
Audi A5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	63350	2,0	265	7,5	170
Audi A5 Sportback S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	58220	2,0	163	4,9	129
Audi A5 Sportback S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	53740	2,0	150	6,9	157
Audi A5 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	59730	2,0	204	5,2	137
Audi A5 Sportback S line 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	62260	2,0	204	5,4	141
Audi A5 Sportback S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	58230	2,0	204	6,7	151
Audi A5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	65750	2,0	265	7,6	171
Audi S5 Sportback TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	88590	3,0	341	7,1	186
Audi A6 allroad quattro 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	72950	2,0	204	5,9	153
Audi A6 allroad quattro 45 TDI 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	83100	3,0	245	6,7	175
Audi A6 allroad quattro 50 TDI 210 kW (286 CV) tiptronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	87580	3,0	286	6,7	175
Audi A6 allroad quattro 55 TFSI 250 kW (340 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	G	93090	3,0	340	8,4	192
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	64070	2,0	204	5,4	142
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	67350	2,0	204	5,7	151
Audi A6 Avant Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	77410	3,0	245	6,6	172
Audi A6 Avant Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	70980	2,0	265	7,8	177
Audi RS 6 Avant GT (2024)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	266750	4,0	630	12,2	277
Audi RS 6 Avant Performance quattro 463 kW (630 CV) tiptronic (2022)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	169710	4,0	630	12,6	286
Audi RS 6 Avant TFSI quattro 441 kW (600 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	151770	4,0	600	12,2	278
Audi S6 Avant TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	95880	3,0	344	7,2	189
Audi A6 Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	61050	2,0	204	5,5	143
Audi A6 Advanced 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	64330	2,0	204	5,6	148
Audi A6 Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	74270	3,0	245	6,4	168
Audi A6 Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	G	67840	2,0	265	7,6	173
Audi S6 TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	92740	3,0	344	7	183
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	83550	2,0	204	6	158
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	80450	2,0	204	5,9	154
Audi A7 Sportback S line 45 TDI 180 kW (245 CV) quattro S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	89980	3,0	245	6,8	178
Audi A7 Sportback S line 50 TDI 210 kW (286 CV) quattro tiptronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	93710	3,0	286	6,7	176
Audi RS 7 Sportback performance (2022)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	175570	4,0	630	12,1	276
Audi RS 7 Sportback TFSI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	157820	4,0	600	12,1	274
Audi S7 Sportback TDI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	103420	3,0	344	7,2	188
Audi A8 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	D	112830	3,0	286	7,2	189
Audi S8 TFSI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	G	172910	4,0	571	11,5	260
Audi A8 L 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	D	115850	3,0	286	7,3	190
Audi Q5 Advanced 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	57030	2,0	163	5,6	147
Audi Q5 Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	61710	2,0	204	6,3	165
Audi Q5 Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	69210	2,0	265	8,4	190
Audi Q5 S line 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	59530	2,0	163	5,8	152
Audi Q5 S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	64210	2,0	204	6,5	170
Audi Q5 S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	71710	2,0	265	8,6	196
Audi SQ5 TDI quattro (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	85730	3,0	341	8,1	212
Audi Q5 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	60030	2,0	163	5,6	149
Audi Q5 Sportback Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	64710	2,0	204	6,3	165
Audi Q5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	72210	2,0	265	8,4	192
Audi Q5 Sportback S line 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	62530	2,0	163	5,8	152
Audi Q5 Sportback S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	67210	2,0	204	6,5	170
Audi Q5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	74710	2,0	265	8,7	197
Audi SQ5 Sportback TDI quattro (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	88720	3,0	341	8,1	212
Audi Q7 Advanced 45 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	79000	3,0	231	7,8	204
Audi Q7 Advanced 45 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	81120	3,0	231	8,2	214
Audi Q7 Advanced 50 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	86270	3,0	286	7,8	204
Audi Q7 Advanced 50 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	88390	3,0	286	8,2	214
Audi Q7 Advanced 55 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	85770	3,0	340	10,1	229
Audi Q7 Advanced 55 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	87890	3,0	340	10,6	241
Audi Q7 S line 45 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	87500	3,0	231	7,8	205
Audi Q7 S line 45 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	89620	3,0	231	8	208
Audi Q7 S line 50 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	94770	3,0	286	7,8	205
Audi Q7 S line 50 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	96890	3,0	286	8	209
Audi Q7 S line 55 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	94270	3,0	340	10,1	230
Audi Q7 S line 55 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	96390	3,0	340	10,3	234
Audi Q8 S line 45 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	D	98495	3,0	231	8,1	213

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi Q8 S line 50 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	D	101995	3,0	286	8,2	214
Audi Q8 S line 55 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	G	102995	3,0	340	10,4	236
BMW 220i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	H	42500	1,5	170	5,8	131
BMW 220d Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	D	49300	2,0	190	4,6	121
BMW 318d Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	45600	2,0	150	4,8	127
BMW 320d Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	48150	2,0	190	4,8	127
BMW M340d xDrive Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	76600	3,0	340	5,9	154
BMW M340i xDrive Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	77000	3,0	374	7,8	177
BMW 318d sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	49050	2,0	150	5	132
BMW 320d sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	51350	2,0	190	5	132
BMW 320d xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	53900	2,0	190	5,3	139
BMW M340d xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	80100	3,0	340	6	157
BMW M340i xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	80500	3,0	374	8,1	182
BMW 420d Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	64300	2,0	190	5,2	136
BMW M440d xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	91350	3,0	340	6,4	167
BMW M440i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	89500	3,0	374	8,1	183
BMW 420d Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	56800	2,0	190	4,8	126
BMW 430d xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	68300	3,0	286	5,5	145
BMW M440d xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	83850	3,0	340	6,1	160
BMW M440i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	82000	3,0	374	7,8	175
BMW 420d Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	55850	2,0	190	4,8	126
BMW 430d xDrive Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	68300	3,0	286	5,5	145
BMW M440i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	79550	3,0	374	7,6	172
BMW M440i xDrive Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	81850	3,0	374	8	181
BMW 520d (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	D	60250	2,0	197	5,1	134
BMW 520d xDrive (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	D	62800	2,0	197	5,5	144
BMW 520i (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	H	60350	2,0	208	5,8	130
BMW 520d Touring (2024)	Familiar	506	152	190		5	570	4x4	D	62850	2,0	197	5,3	140
BMW 520d xDrive Touring (2024)	Familiar	506	152	190		5	570	4x4	D	65400	2,0	197	5,7	149
BMW 620d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	66550	2,0	190	5,5	143
BMW 620d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	69050	2,0	190	5,8	151
BMW 630d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	77450	3,0	286	5,7	150
BMW 630d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	79950	3,0	286	6	156
BMW 630i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	71100	2,0	258	7	159
BMW 640d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	85050	3,0	340	6,2	163
BMW 640i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	83950	3,0	333	7,7	175
BMW 640i xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	85800	3,0	333	8,2	187
BMW 740d xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	D	118300	3,0	299	6,1	160
BMW 840d xDrive Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	D	133100	3,0	340	6,7	175
BMW 840d xDrive Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	D	124800	3,0	340	6,5	170
BMW 840d xDrive Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	D	121750	3,0	340	6,7	174
BMW X1 sDrive20i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	45750	1,5	170	5,9	133
BMW X1 xDrive20d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	47800	2,0	163	4,8	127
BMW X2 sDrive20i (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	47300	1,5	170	5,7	128
BMW X2 xDrive20d (2024)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	49400	2,0	163	4,8	125
BMW X3 M40d xDrive (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	82000	3,0	340	6,6	173
BMW X3 M40i xDrive (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	81500	3,0	360	8,8	200
BMW X3 sDrive18d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	55350	2,0	150	5,6	147
BMW X3 xDrive20d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	59900	2,0	190	5,8	151
BMW X3 xDrive20i xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	57250	2,0	184	7,6	172
BMW X3 xDrive30d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	67200	3,0	286	6,2	162
BMW X4 M40d (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	85050	3,0	340	6,6	171
BMW X4 M40i (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	84550	3,0	360	8,7	198
BMW X4 xDrive20d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	63800	2,0	190	5,7	149
BMW X4 xDrive20i xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	60600	2,0	184	7,5	170
BMW X4 xDrive30d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	71650	3,0	286	6,5	170
BMW X5 M Competition (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	176200	4,4	625	12,9	291
BMW X5 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	120400	4,4	530	11,6	261
BMW X5 xDrive30d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	86800	3,0	298	7,1	186
BMW X5 xDrive30d 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	94614	3,0	298	7,3	191
BMW X5 xDrive40d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	93600	3,0	352	7,3	190
BMW X5 xDrive40d 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	101414	3,0	352	7,5	196
BMW X5 xDrive40i (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	90100	3,0	381	8,5	193
BMW X5 xDrive40i 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	97914	3,0	381	8,8	198
BMW X6 M Competition (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	180500	4,4	625	12,7	288
BMW X6 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	125900	4,4	530	11,4	259
BMW X6 xDrive30d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	96800	3,0	298	7	184
BMW X6 xDrive40d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	103600	3,0	352	7,3	191
BMW X6 xDrive40i M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	H	100300	3,0	381	8,5	192
BMW X7 M60i xDrive (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	G	142350	4,4	530	12,1	274

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
BMW X7 xDrive40d (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	D	113200	3,0	352	7,7	203
BMW X7 xDrive40i (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	H	111550	3,0	381	9,6	217
Citroën C4 Hybrid 136 e-DCS6 Max (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	H	31400	1,2	136	4,7	107
Citroën C4 Hybrid 136 e-DCS6 Plus (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	H	29150	1,2	136	4,7	107
Citroën C4 X Hybrid 136 e-DCS6 Plus (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	H	29150	1,2	136	4,7	105
Citroën C4 X Hybrid 136 e-DSC6 Max (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	H	31400	1,2	136	4,7	105
Citroën C5 Aircross E Series Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	44350	1,2	136	5,7	129
Citroën C5 Aircross Max Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	42150	1,2	136	5,7	127
Citroën C5 Aircross Plus Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	40725	1,2	136	5,6	127
Citroën C5 Aircross You Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	37957	1,2	136	5,7	128
CUPRA León 5p 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	34870	1,5	150	6	136
CUPRA León Sportstourer 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	36170	1,5	150	6,1	137
Dacia Duster Essential ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	19290	1,0	101	4,5	126
Dacia Duster Expression ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	21390	1,0	101	4,6	126
Dacia Duster Expression Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	26290	1,6	140	5,1	114
Dacia Duster Expression TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	22890	1,2	131	5,5	124
Dacia Duster Expression TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	25090	1,2	131	6	136
Dacia Duster Extreme ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	22890	1,0	101	4,6	127
Dacia Duster Extreme Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	27790	1,6	140	5,1	114
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	24390	1,2	131	5,5	124
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	26590	1,2	131	6	136
Dacia Duster Journey ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	22890	1,0	101	4,6	127
Dacia Duster Journey Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	27790	1,6	140	5	114
Dacia Duster Journey TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	24390	1,2	131	5,5	124
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Essential 5 plazas (2021)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	18640	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	20150	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21050	1,0	101	4,3	119
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21800	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	22700	1,0	101	4,4	119
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25050	1,6	140	4,7	105
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25950	1,6	140	4,8	107
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	26700	1,6	140	4,7	105
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	27600	1,6	140	4,8	107
Dacia Sandero Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	13790	1,0	101	3,6	105
Dacia Sandero Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	14640	1,0	101	3,7	106
Dacia Sandero Stepway Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	15320	1,0	101	4	114
Dacia Sandero Stepway Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	16220	1,0	101	4	114
Dacia Sandero Stepway Extreme Go 74 kW (100 CV) ECO-G (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	18020	1,0	101	4	114
DR 3.0 GLP (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	L	20400	1,5	114	5,2	155
DR 4.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	21400	1,5	114	5,5	158
DR 5.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	23400	1,5	114	5,5	158
DR 5.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	27400	1,5	150	5,4	160
DR 6.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	L	31400	1,5	150	5,4	160
DR 7.0 Turbo DCT GLP (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	L	34400	1,5	154	5,6	160
DS 3 Hybrid (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	H	33400	1,2	136	4,9	112
EVO 3 1.5 GLP (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	L	19400	1,5	107	4,7	135
EVO 4 1.6 GLP (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	L	21900	1,6	106	5,2	152
EVO 5 1.5 Turbo GLP (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	L	22700	1,5	120	5,2	162
Fiat 500 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	16800	1,0	69	4,6	105
Fiat 500 Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	19300	1,0	69	4,7	107
Fiat 500C 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	19800	1,0	69	4,6	105
Fiat 500C Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	22300	1,0	69	4,6	105
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	27700	1,5	131	5,9	122
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	30700	1,5	131	5,4	123
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	34700	1,5	131	5,8	130
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	31700	1,5	131	5,7	129
Fiat 600 Hybrid 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	G	24450	1,2	101	4,8	110
Fiat 600 Hybrid La Prima 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	G	29450	1,2	101	4,9	110
Fiat Panda Cross 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	371	161	166	1055	5	225	D	G	17550	1,0	69	4,9	112
Fiat Panda 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2021)	Turismo	365	155	164	1055	5	225	D	G	14550	1,0	69	4,8	108
Fiat Tipo 5p 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	437	150	179	1390	5	440	D	G	27600	1,5	131	5,1	115
Fiat Tipo Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	439	156	180	1410	5	440	D	G	31600	1,5	131	5,3	119
Fiat Tipo SW 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	457	151	179	1420	5	550	D	G	29100	1,5	131	5,2	117
Fiat Tipo SW Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	458	155	180	1440	5	550	D	G	33100	1,5	131	5,3	120
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	32590	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	36300	1,0	155	5,5	125
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	33785	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	33709	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	37369	1,0	155	5,6	126

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	34855	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	31034	1,0	125	5,3	119
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	35962	1,0	155	5,4	121
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	32184	1,0	125	5,3	120
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	37041	1,0	155	5,5	124
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	41741	2,5	190	5,4	124
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	43878	2,5	190	5,7	131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	45464	2,5	190	5,5	127
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	47515	2,5	190	5,8	132
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	49048	2,5	190	5,6	128
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	51099	2,5	190	5,8	133
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	42388	2,5	179	5,4	124
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	44572	2,5	184	5,8	132
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	46379	2,5	179	5,5	125
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	48563	2,5	184	5,8	133
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	42262	2,5	179	5,3	122
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	44446	2,5	184	5,7	131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	46253	2,5	179	5,4	123
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	48438	2,5	184	5,8	132
Ford Puma ST 1.0 EcoBoost MHEV 125 kW (170 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	37522	1,0	170	6	136
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	28322	1,0	125	5,4	121
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	30045	1,0	125	5,7	129
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2020)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	30310	1,0	155	5,5	123
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	32033	1,0	155	5,6	127
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	29718	1,0	125	5,4	121
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	31441	1,0	125	5,7	129
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	27539	1,0	125	5,4	121
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	29262	1,0	125	5,7	129
Ford Puma Vivid Ruby Edition 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	33478	1,0	125	5,4	121
Ford Puma Vivid Ruby Edition 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	35200	1,0	125	5,7	129
Honda Civic e:HEV Advance (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	40600	2,0	184	5	114
Honda Civic e:HEV Elegance (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	36100	2,0	184	4,7	108
Honda Civic e:HEV Sport (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	37200	2,0	184	5	113
Honda CR-V e:HEV Advance 4x4 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	56565	2,0	184	6,7	151
Honda CR-V e:HEV Elegance 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	51545	2,0	184	5,9	134
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	37510	1,5	131	5,4	122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance Style (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	40010	1,5	131	5,4	122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Elegance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	35010	1,5	131	5,4	122
Honda Jazz Crosstar Hybrid (2023)	Monovolumen	411	156	173	1323	5	304	D	H	30550	1,5	122	4,8	108
Honda Jazz Hybrid Advance (2024)	Monovolumen	409	153	169	1305	5	304	D	H	28800	1,5	122	4,6	104
Honda Jazz Hybrid Sport (2024)	Monovolumen	409	153	169	1305	5	304	D	H	31150	1,5	122	4,6	106
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Advance Full Hybrid (2023)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	47050	2,0	184	5,8	132
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Elegance Full Hybrid (2024)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	43150	2,0	184	5,7	130
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Sport Full Hybrid (2023)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	44950	2,0	184	5,8	131
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V 7DCT Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	26005	1,0	100	5,2	119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	25015	1,0	100	5,3	119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Tecno (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	27765	1,0	100	5,4	121
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V 7DCT Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	27555	1,0	100	5,3	120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V 7DCT Tecno (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	29355	1,0	100	5,3	120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Klass (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	25205	1,0	100	5,2	119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	26455	1,0	100	5,3	120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Tecno (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	28255	1,0	100	5,3	121
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 6iMT Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	23890	1,0	100	5,1	116
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 6iMT Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	25390	1,0	100	5,3	119
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 7DCT Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	24990	1,0	100	5,2	118
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 7DCT Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	26490	1,0	100	5,4	122
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) 7DCT Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	27495	1,0	120	5,4	118
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26495	1,0	120	5,2	117
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Tecno (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	28695	1,0	120	5,2	117
Hyundai i30 5p 1.5 TGDI 48V 118 kW (160 CV) N-Line (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	30945	1,5	160	6,3	144
Hyundai i30 CW 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	27395	1,0	120	5,2	120
Hyundai i30 CW 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) N-Line (2021)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	29945	1,0	120	5,8	134
Hyundai i30 Fastback 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	27185	1,0	120	5,3	117
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31740	1,0	120	5,6	126
Hyundai Kona Flexx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	34790	1,6	141	4,7	106
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30240	1,0	120	5,5	124
Hyundai Kona Maxx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	33040	1,6	141	4,5	103
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32040	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona N Line Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	35090	1,6	141	4,7	106

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Hyundai Kona N Line Style Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	40990	1,6	141	4,6	105
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34040	1,0	120	5,5	125
Hyundai Kona Tecno Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	37090	1,6	141	4,7	106
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Klass 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	47820	1,6	230	6,4	144
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	51520	1,6	230	6,4	145
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Tecno 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	57270	1,6	230	6,7	153
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	37775	1,6	136	5	132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	42175	1,6	136	5,5	145
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	39375	1,6	136	5	132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	35025	1,6	150	6,5	148
Hyundai Tucson Maxx Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	39525	1,6	230	5,6	127
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	40475	1,6	136	5,3	140
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	36125	1,6	150	6,6	149
Hyundai Tucson Maxx Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	40625	1,6	230	5,6	127
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	39925	1,6	150	6,7	153
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	48325	1,6	136	6	157
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	45525	1,6	136	5,5	145
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	42775	1,6	150	6,6	149
Hyundai Tucson N Line Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	46325	1,6	230	5,8	131
Hyundai Tucson Style 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	50875	1,6	136	6	157
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x4 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	51275	1,6	230	6,4	145
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	48475	1,6	230	5,7	131
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	41575	1,6	136	5,1	135
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	43925	1,6	136	5,1	134
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	38825	1,6	150	6,6	150
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	41175	1,6	150	6,5	146
Hyundai Tucson Tecno Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	44575	1,6	230	5,7	130
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	42075	1,6	136	5,2	136
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	44425	1,6	136	5,2	135
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	39325	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	41675	1,6	150	6,5	147
Hyundai Tucson Tecno Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	45075	1,6	230	5,7	130
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	58350	1,5	160	7,9	179
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	62300	1,5	160	7,9	180
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	61400	2,0	163	6,4	168
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	65200	2,0	163	6,5	170
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	64500	2,0	204	6,3	166
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	68450	2,0	204	6,4	168
Jaguar F-PACE 2.0D 120 kW (163 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	72550	2,0	163	6,3	166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	75700	2,0	204	6,3	166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	80600	2,0	204	6,5	170
Jaguar F-PACE 3.0D 221 kW (300 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	90750	3,0	300	7,3	192
Jaguar F-PACE 5.0 V8 S/C 405 kW (550 CV) AWD Auto SVR (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	G	130650	5,0	551	12	274
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	65100	2,0	204	5,2	136
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	58300	2,0	204	4,9	127
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	60850	2,0	204	5,2	136
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	75450	2,0	204	5,4	140
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	65200	2,0	204	5	130
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	68750	2,0	204	5,2	136
Jaguar XF Sportbrake 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Familiar	496	149	198	1870	5	563	T	D	69100	2,0	204	5,4	142
Jeep Avenger Altitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	27900	1,2	101	5,1	114
Jeep Avenger Longitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	25900	1,2	101	5	112
Jeep Avenger Summit e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	30400	1,2	101	5,1	114
Jeep Compass Altitude e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	H	41850	1,5	129	5,6	127
Jeep Compass Summit e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	H	45850	1,5	129	5,5	124
Jeep Renegade Altitude e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	34800	1,5	129	5,6	126
Jeep Renegade Summit e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	37300	1,5	129	5,6	127
KIA Ceed 5p Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	27230	1,6	136	4,4	115
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28330	1,0	120	5,4	123
KIA Ceed 5p Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	28680	1,6	136	4,4	115
KIA Ceed 5p GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	34380	1,5	160	5,7	130
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	35180	1,6	136	4,7	123
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	33580	1,6	136	4,5	119
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30880	1,0	120	5,6	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30630	1,0	120	5,6	126
KIA Ceed 5p Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	31780	1,5	160	5,7	129
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	32580	1,6	136	4,6	121
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	30980	1,6	136	4,5	118
KIA ProCeed GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	36455	1,5	160	5,7	129
KIA Ceed Tourer Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	28330	1,6	136	4,4	116

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29430	1,0	120	5,4	123
KIA Ceed Tourer Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	29780	1,6	136	4,4	116
KIA Ceed Tourer GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	35480	1,5	160	5,8	131
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	36280	1,6	136	4,7	124
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	34680	1,6	136	4,6	120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31855	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31730	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	32880	1,5	160	5,7	130
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	33680	1,6	136	4,7	123
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2022)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	32080	1,6	136	4,5	119
KIA Niro 1.6 HEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	32110	1,6	141	4,4	100
KIA Niro 1.6 HEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	35810	1,6	141	4,4	101
KIA Niro 1.6 HEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	38310	1,6	141	4,6	105
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Emotion Pack Advance 4x2 7 plazas (2024)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	57325	1,6	230	6,7	152
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x2 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	55725	1,6	230	6,7	152
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	60035	1,6	230	7,3	167
KIA Sportage 30 Aniversario 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2023)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	40425	1,6	150	6,6	151
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	39775	1,6	136	4,9	129
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	36375	1,6	150	6,5	148
KIA Sportage Drive HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	41375	1,6	230	5,6	126
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	49875	1,6	136	5,2	137
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	53475	1,6	136	5,8	152
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	46475	1,6	150	6,6	149
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDI MHEV 132 kW (180 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	53225	1,6	180	7,1	162
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	49375	1,6	230	5,8	132
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	52975	1,6	230	6,4	146
KIA Sportage Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	42675	1,6	136	5	131
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	39275	1,6	150	6,6	150
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	41375	1,6	150	6,4	146
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	44275	1,6	230	5,7	129
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	47175	1,6	230	6,3	144
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) Drive DCT (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	25004	1,0	120	5,3	121
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) GT Line DCT (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	26579	1,0	120	5,7	129
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	20126	1,0	101	5,4	122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22679	1,0	101	5,4	122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	24254	1,0	101	5,7	128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22901	1,0	101	5,6	128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	23491	1,0	120	5,2	119
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	24979	1,0	120	5,6	127
KIA XCeed Concept 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	29350	1,6	136	4,9	128
KIA XCeed Drive 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	29050	1,5	160	6	136
KIA XCeed Drive 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	30250	1,6	136	4,9	129
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	35750	1,5	160	6,2	140
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	34150	1,5	160	6,3	143
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	36950	1,6	136	5,1	133
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	35350	1,6	136	5	132
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	32950	1,5	160	6,1	139
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	31350	1,5	160	6,3	142
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	34150	1,6	136	5	130
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	32550	1,6	136	5	131
Lamborghini Countach LPI 800-4 (2021)	Coupe	487	114	210	1750	2	63	4x4	H	2728575	6,5	814		
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	100600	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	113000	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	105350	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV Outbound (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	116450	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	109450	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	141650	3,0	400	11	249
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	122000	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	114150	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	76100	3,0	249	8,3	216
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	81450	3,0	249	8,3	217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	93700	3,0	249	8,4	219
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	86500	3,0	249	8,3	217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	94700	3,0	249	8,4	219
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	92000	3,0	400	10,6	238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	126200	3,0	400	10,7	240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	104625	3,0	400	10,6	240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	96800	3,0	400	10,6	238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	100100	3,0	400	10,6	240
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	80050	3,0	249	8,5	222

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S 7 plazas (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	86280	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	87950	3,0	249	8,5	223
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	90931	3,0	249	8,6	225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100250	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	103231	3,0	249	8,6	227
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	93000	3,0	249	8,5	223
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	95981	3,0	249	8,6	225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	97350	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100331	3,0	249	8,6	226
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	98550	3,0	400	10,8	242
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	101530	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	129550	3,0	400	10,9	245
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	132907	3,0	400	11	247
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	111025	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	114005	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	103200	3,0	400	10,8	243
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	106180	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	104350	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	107330	3,0	400	10,9	246
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	101450	3,0	249	8,1	214
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	93750	3,0	249	8	209
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	95447	3,0	249	8,1	212
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	84250	3,0	249	7,9	207
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	85947	3,0	249	8	210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	106650	3,0	300	8,2	214
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	99000	3,0	300	8	210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	100697	3,0	300	8,1	213
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	114950	3,0	300	8,3	217
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	88400	3,0	300	7,9	208
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	90097	3,0	300	8	211
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	106650	3,0	360	10,4	234
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	114750	3,0	360	10,4	235
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	6,9	180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	7,1	185
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	6,9	180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	7,1	185
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,6	173
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,8	178
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,6	173
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,8	178
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	190300	3,0	351	7,9	208
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	189650	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	171050	3,0	351	7,9	206
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	174250	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	254950	3,0	351	8,1	213
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	200100	4,4	530	11,7	265
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography 7 plazas (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	199700	4,4	530	11,8	267
Land Rover Range Rover LWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	291200	4,4	615	11,8	268
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	181950	3,0	300	7,9	207
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	161650	3,0	300	7,8	204
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV SE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	152300	3,0	300	7,7	202
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	186850	3,0	351	7,9	207
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	166700	3,0	351	7,8	205
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	226750	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover SWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	196650	4,4	530	11,6	264
Land Rover Range Rover SWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	262550	4,4	615	11,7	266
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	87500	2,0	204	6,7	176
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	73950	2,0	163	6,5	170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	76750	2,0	204	6,5	170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	67500	2,0	163	6,5	169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	70750	2,0	204	6,5	169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	62450	1,5	160	8	181
Land Rover Range Rover Evoque S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	59250	2,0	163	6,4	168
Land Rover Range Rover Evoque S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	62550	2,0	204	6,4	168
Land Rover Range Rover Evoque S P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	54050	1,5	160	7,9	179
Land Rover Range Rover Sport D250 Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	108050	3,0	249	7,5	195
Land Rover Range Rover Sport D250 S (2024)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	97200	3,0	249	7,1	187
Land Rover Range Rover Sport D250 SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	104400	3,0	249	7,5	196
Land Rover Range Rover Sport D300 Dynamic SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	112350	3,0	300	7,5	195
Land Rover Range Rover Sport D300 SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	108550	3,0	300	7,5	196

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Land Rover Range Rover Sport SV (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	G	237000	4,4	635	11,7	267
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	85550	2,0	204	6,4	172
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV 4WD Auto S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	77600	2,0	204	6,4	169
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV 4WD Auto Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	103700	3,0	300	7,6	196
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	94350	3,0	300	7,6	191
Lexus ES 300h Eco (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	53100	2,5	218	5,2	119
Lexus ES 300h F Sport (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	71100	2,5	218	5,6	127
Lexus ES 300h Luxury (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	79400	2,5	218	5,5	124
Lexus ES 300h Premium (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	58000	2,5	218	5,5	124
Lexus LBX (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	33900	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Cool (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6	104
Lexus LBX Cool+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49000	1,5	136	4,8	110
Lexus LBX Elegant (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	37800	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Emotion (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	38700	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Relax (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6	103
Lexus LBX Relax+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49000	1,5	136	4,8	110
Lexus LC 500h Luxury (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	139500	3,5	359	8,1	184
Lexus LC 500h Sport+ (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	149000	3,5	359	8,1	184
Lexus LM 350h Luxury 4 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	150000	2,5	250	7,2	163
Lexus LM 350h Luxury 6 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	125000	2,5	250	7,2	163
Lexus LS 500h AWD Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	135000	3,5	359	9,4	212
Lexus LS 500h AWD Executive (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	148000	3,5	359	9,5	215
Lexus LS 500h AWD F Sport (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	144000	3,5	359	9,5	214
Lexus LS 500h AWD Luxury (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	164000	3,5	359	9,5	215
Lexus LS 500h Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	119000	3,5	359	7,9	178
Lexus NX 350h 2WD Business (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	53700	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	62100	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Luxury (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	73400	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Premium (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56800	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 4WD Business (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56700	2,5	243	6	135
Lexus NX 350h 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	63400	2,5	243	6	136
Lexus NX 350h 4WD F Sport (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74100	2,5	243	6,4	144
Lexus NX 350h 4WD Luxury (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74700	2,5	243	6,4	145
Lexus RX 350h Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	82650	2,5	250	6,3	143
Lexus RX 350h Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	92450	2,5	250	6,4	144
Lexus RX 500h F Sport (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	112650	2,4	371	8,1	184
Lexus UX 250h AWD Executive (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	50400	2,0	184	6	135
Lexus UX 250h AWD F Sport (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	57100	2,0	184	6	137
Lexus UX 250h AWD Luxury (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	61300	2,0	184	6	136
Lexus UX 250h Business (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	38800	2,0	184	5,3	120
Lexus UX 250h Executive (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	48500	2,0	184	5,5	125
Lexus UX 250h F Design (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	43900	2,0	184	5,5	126
Lexus UX 250h F Sport (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	55200	2,0	184	5,6	127
Lexus UX 250h Luxury (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	59400	2,0	184	5,6	126
Lexus UX 250h Premium (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	184	5,3	120
Lexus UX 300h F Sport (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	199	5	114
Lexus UX 300h F Sport 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	56000	2,0	199	5,6	128
Lexus UX 300h Relax (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	48900	2,0	199	5	114
Lexus UX 300h Relax 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	52900	2,0	199	5,6	128
Lexus UX 300h Relax+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	57000	2,0	199	5	114
Lexus UX 300h Relax+ 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	61300	2,0	199	5,6	128
Lexus UX 300h UX (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	40100	2,0	199	5	114
Lexus UX 300h UX+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	199	5	114
Maserati Ghibli Hybrid (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	82700	2,0	330	8,3	187
Maserati Grecale GT (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	87350	2,0	300	8,8	199
Maserati Grecale Modena (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	101550	2,0	330	9	203
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33390	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36390	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38690	2,0	150	6,9	156
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32390	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34890	2,0	186	5,7	128
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37890	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34340	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36640	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33340	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35640	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35840	2,0	186	5,7	128

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38140	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38840	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	41140	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37990	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36990	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	5,7	128
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	39490	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	42490	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	31590	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33890	2,0	150	6,3	143
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	30590	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32890	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33090	2,0	186	5,6	127
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35390	2,0	186	6,1	137
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	37183	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	35183	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38283	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40083	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	41083	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38283	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	41833	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	39583	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	37583	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40683	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	42483	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	43483	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40683	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	44233	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	46533	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	45983	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	46983	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	44183	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	47733	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	49533	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	48983	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	49983	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	47183	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	50733	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	52948	3,3	200	5	128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56948	3,3	200	5	129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	51398	3,3	200	5	128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	58498	3,3	200	5	129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56548	3,3	254	5,2	137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	60548	3,3	254	5,2	137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	62098	3,3	254	5,2	137
Mazda Mazda2 Centre-Line Convenience e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	21856	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Centre-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	20311	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Exclusive-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23761	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Homura Aka e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	24661	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Homura e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23301	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Hybrid Centre-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	27050	1,5	116	3,8	87
Mazda Mazda2 Hybrid Exclusive-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	28650	1,5	116	4	92
Mazda Mazda2 Hybrid Homura (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	31150	1,5	116	4,2	97
Mazda Mazda2 Hybrid Homura Plus (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	33550	1,5	116	4,2	97
Mazda Mazda2 Hybrid Prime-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	25850	1,5	116	3,8	87
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32750	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32550	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33850	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30350	2,0	150	6,1	138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30450	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30250	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	28050	2,0	150	5,5	125
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32850	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29350	2,0	122	6,1	138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29450	2,0	122	5,6	127

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29250	2,0	122	5,6	127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30550	2,0	122	5,6	127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	27050	2,0	122	5,5	124
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34250	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34050	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	35350	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31850	2,0	186	5,9	133
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	39770	2,0	186	6,5	146
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37050	2,0	186	6,5	146
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37470	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34750	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31950	2,0	186	5,4	120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	186	5,4	120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33050	2,0	186	5,4	120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29550	2,0	186	5,3	118
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	33250	2,0	150	6,1	139
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30850	2,0	150	6	136
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30950	2,0	150	5,4	124
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	28550	2,0	150	5,3	121
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	29950	2,0	122	5,4	123
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	27550	2,0	122	5,3	120
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	34750	2,0	186	5,9	133
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32350	2,0	186	5,7	130
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32450	2,0	186	5,2	117
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30050	2,0	186	5,1	114
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	159478	3,0	435	9,4	213
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	P	248167	4,0	843	7,9	180
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	67763	2,0	306	8,1	185
Mercedes-Benz CLA 200 Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	43582	1,3	163	5,9	133
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	51990	2,0	224	6,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	69135	2,0	306	8,3	189
Mercedes-Benz CLA 200 Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	44903	1,3	163	6	136
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	55419	2,0	224	7	160
Mercedes-Benz A 180 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	38788	1,3	136	5,9	135
Mercedes-Benz A 200 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	42649	1,3	163	5,9	135
Mercedes-Benz A 250 4MATIC (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	58499	2,0	224	6,9	157
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	65816	2,0	306	8,3	188
Mercedes-Benz A 180 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	39754	1,3	136	5,8	133
Mercedes-Benz A 200 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	43614	1,3	163	5,8	133
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC Sedán	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	66807	2,0	306	8,1	184
Mercedes-Benz B 180 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	42167	1,3	136	6,1	139
Mercedes-Benz B 200 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	44630	1,3	163	6,1	139
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC All-Terrain (2021)	Familiar	476	149	184	1940	5	490	4x4	D	60637	2,0	200	5	132
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Berlina	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	96708	2,0	421	8,9	203
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Berlina	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	148822	2,0	680	7,3	167
Mercedes-Benz C 180 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	50992	1,5	170	6,4	144
Mercedes-Benz C 200 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	52695	1,5	204	6,4	144
Mercedes-Benz C 200 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	51841	2,0	163	4,6	121
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	56913	2,0	200	4,8	127
Mercedes-Benz C 220 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	54353	2,0	200	4,6	120
Mercedes-Benz C 300 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	58991	2,0	258	6,6	149
Mercedes-Benz C 300 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	64885	2,0	265	5	132
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Estate	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	98229	2,0	421	9	206
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Estate	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	150882	2,0	680	7,3	167
Mercedes-Benz C 200 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	53533	2,0	163	4,8	125
Mercedes-Benz C 200 Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	54371	1,5	204	6,6	150
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	58589	2,0	200	5	131
Mercedes-Benz C 220 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	55858	2,0	200	4,7	124
Mercedes-Benz C 300 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	66588	2,0	265	5,2	136
Mercedes-Benz C 300 Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	60695	2,0	258	6,8	153
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	D	72925	2,0	197	5,3	139
Mercedes-Benz E 200 Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	G	63425	2,0	204	6,4	144
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	65500	2,0	197	4,9	130
Mercedes-Benz E 220 d Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	63500	2,0	197	4,8	125
Mercedes-Benz E 450 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	85380	3,0	367	5,9	155
Mercedes-Benz E 200 Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	G	66075	2,0	204	6,7	152
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	68150	2,0	197	5,2	138
Mercedes-Benz E 220 d Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	66150	2,0	197	5	131
Mercedes-Benz E 450 d 4MATIC Estate (2024)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	92975	3,0	367	6,2	162
Mercedes-Benz Mercedes-AMG G 63	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	G	219300	4,0	585	14,8	336
Mercedes-Benz G 450 d (2024)	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	D	148675	3,0	367	8,8	230

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mercedes-Benz G 500 (2024)	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	G	159650	3,0	449	11,1	252
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	94050	2,0	421	9,7	220
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	140050	2,0	680	7,5	170
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	65205	2,0	204	7,1	162
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	68300	2,0	197	5,1	135
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	73330	2,0	258	7,5	170
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	76990	2,0	269	5,7	148
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	91325	2,0	421	9,9	223
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	137425	2,0	680	7,5	170
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	60978	2,0	204	7,3	164
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	63799	2,0	197	5,2	136
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	73739	2,0	258	7,4	168
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	72238	2,0	269	5,6	148
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	221625	4,0	612	13,3	302
Mercedes-Benz GLS 350 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	114525	3,0	313	8,2	214
Mercedes-Benz GLS 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	120925	3,0	381	10,4	236
Mercedes-Benz GLS 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	120350	3,0	367	8,2	214
Mercedes-Benz GLS 580 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	138475	4,0	517	13,5	307
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	217250	4,0	557	13,9	315
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	127809	3,0	313	6,3	165
Mercedes-Benz S 350 d L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	116395	3,0	313	6,1	159
Mercedes-Benz S 450 d 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	131323	3,0	367	6,3	165
Mercedes-Benz S 500 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	G	154030	3,0	449	8,4	191
Mercedes-Benz S 580 4MATIC L (2020)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	G	160779	4,0	503	10	228
Mercedes-Benz S 350 d (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	114497	3,0	313	6	158
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	125862	3,0	313	6,3	164
Mercedes-Benz S 450 d 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	129377	3,0	367	6,3	164
Mercedes-Benz S 500 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	G	152083	3,0	449	8,4	190
Mercedes-Benz S 580 4MATIC (2020)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	G	158725	4,0	503	10	227
Mercedes-Benz CLE 200 Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	G	68925	2,0	204	6,7	152
Mercedes-Benz CLE 220 d Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	D	69275	2,0	197	4,9	128
Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	G	78350	2,0	258	7,4	167
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLE 53 4MATIC+ Coupé	Coupe	485	143	186	1790	2	410	4x4	G	97900	3,0	449	9,4	212
Mercedes-Benz CLE 200 Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	410	4x4	G	59900	2,0	204	6,4	145
Mercedes-Benz CLE 220 d Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	410	4x4	D	60250	2,0	197	4,7	123
Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	410	4x4	G	68900	2,0	258	7,1	161
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	70887	2,0	306	8,9	201
Mercedes-Benz GLA 200 (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	46503	1,3	163	6,7	151
Mercedes-Benz GLA 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	54631	2,0	224	7,4	169
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	73656	2,0	306	9	205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC 7 plazas	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	75434	2,0	306	9,1	207
Mercedes-Benz GLB 200 (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	49069	1,3	163	6,9	157
Mercedes-Benz GLB 200 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	52733	1,3	163	7	160
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	57298	2,0	224	7,7	175
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	59011	2,0	224	7,8	178
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	G	127614	3,0	435	10,3	233
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	G	184231	4,0	612	12,5	284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	D	101653	2,0	269	6,9	180
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	D	111282	3,0	370	7,6	200
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	118165	3,0	435	10,4	235
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ 7 plazas	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	121314	3,0	435	10,4	237
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	178643	4,0	612	12,5	284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	91189	2,0	269	6,9	182
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	94222	2,0	269	7,1	186
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	97312	3,0	381	9,6	219
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	100461	3,0	381	9,8	223
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	103865	3,0	370	7,7	202
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	107014	3,0	370	7,8	205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 43	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	148972	2,0	381	8,9	202
MG MG3 Hybrid+ Standard (2024)	Turismo	411	150	180		5	241	D	H	19990	1,5	194	4,4	100
MINI Countryman C Classic (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	42136	1,5	170	5,9	133
MINI Countryman C Essential (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	39600	1,5	170	5,9	133
MINI Countryman C Favoured (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	46314	1,5	170	6	135
MINI Countryman C John Cooper Works (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	48434	1,5	170	6,1	137
MINI Countryman D Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	43440	2,0	163	4,6	120
MINI Countryman D Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	41000	2,0	163	4,6	120
MINI Countryman D Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	49323	2,0	163	4,7	123
MINI Countryman D John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	51443	2,0	163	4,7	124
MINI Countryman S ALL4 Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	48136	2,0	218	6,5	148
MINI Countryman S ALL4 Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	45600	2,0	218	6,5	147

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
MINI Countryman S ALL4 Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	52314	2,0	218	6,7	151
MINI Countryman S ALL4 John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	54434	2,0	218	6,7	152
Mitsubishi ASX 130T MHEV 7DCT Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	30490	1,3	160	5,9	132
Mitsubishi ASX 130T MHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	27990	1,3	140	5,8	131
Mitsubishi ASX 130T MHEV Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	25990	1,3	140	5,7	130
Mitsubishi ASX 160 HEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	H	31790	1,6	145	4,7	107
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	26490	1,6	143	4,3	96
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	28990	1,6	143	4,3	96
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	31750	1,6	143	5,1	115
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Design (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	32850	1,6	143	5	114
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	34600	1,6	143	5,1	115
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	32700	1,3	140	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35900	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35000	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38300	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39500	1,3	158	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	42250	1,3	158	6,4	145
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41500	1,3	158	6,9	155
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44100	1,3	158	6,9	156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	46850	1,3	158	6,9	156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35800	1,3	158	6,3	142
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39000	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38100	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41600	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44350	1,3	158	6,4	144
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	38300	1,5	190	5,2	117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Black Edition (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	42400	1,5	190	5,2	118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	41200	1,5	190	5,2	117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	44000	1,5	190	5,2	118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	46750	1,5	190	5,3	119
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	42750	1,5	204	5,8	132
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46050	1,5	204	5,9	133
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49500	1,5	204	5,9	134
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53800	1,5	204	6,2	141
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46150	1,5	213	6,3	143
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46950	1,5	213	6,4	146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49450	1,5	213	6,4	144
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	50250	1,5	213	6,5	146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	52900	1,5	213	6,4	145
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53700	1,5	213	6,5	148
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	57200	1,5	213	6,6	150
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	58000	1,5	213	6,7	152
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	40450	1,5	163	7,1	161
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	41250	1,5	163	7,2	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	43750	1,5	163	7,2	162
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	44550	1,5	163	7,3	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	47200	1,5	163	7,2	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	48000	1,5	163	7,4	166
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	51500	1,5	163	7,5	169
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	52300	1,5	163	7,6	172
Opel Astra Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	30450	1,2	136	4,7	106
Opel Astra GS Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	33450	1,2	136	4,8	109
Opel Astra Tech Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	32008	1,2	136	4,8	108
Opel Astra Sports Tourer Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	H	31650	1,2	136	4,8	108
Opel Astra Sports Tourer GS Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	H	34650	1,2	136	5	111
Opel Corsa Hybrid 1.2 100 kW (136 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	H	26550	1,2	136	4,6	103
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	24050	1,2	101	4,5	101
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	25950	1,2	101	4,5	102
Opel Grandland GS 1.2T Hybrid 136 CV (2024)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	H	37100	1,2	136	5,5	124
Peugeot 2008 Active Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	30240	1,2	136	4,9	110
Peugeot 2008 Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	31890	1,2	136	4,9	111
Peugeot 2008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	33990	1,2	136	4,9	111
Peugeot 208 Active Hybrid 100 e-DCS6 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	24100	1,2	101	4,5	101
Peugeot 208 Allure Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25700	1,2	101	4,5	102
Peugeot 208 GT Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	28000	1,2	101	4,6	104
Peugeot 208 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	H	29000	1,2	136	4,6	104
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	H	38660	1,2	136	5,5	123
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 GT (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	H	43160	1,2	136	5,5	124
Peugeot 308 5p Active Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	H	30800	1,2	136	4,7	106
Peugeot 308 5p Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	H	32950	1,2	136	4,9	109
Peugeot 308 5p GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	H	35350	1,2	136	4,9	110

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Peugeot 308 5p Style Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	H	30900	1,2	136	4,7	106
Peugeot 308 SW Active Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	31700	1,2	136	4,8	109
Peugeot 308 SW Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	33850	1,2	136	5	113
Peugeot 308 SW GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	36250	1,2	136	5,1	114
Peugeot 308 SW Style Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	31800	1,2	136	4,8	109
Peugeot 408 Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	H	36700	1,2	136	5,1	115
Peugeot 408 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	H	40450	1,2	136	5,1	116
Peugeot 5008 Active Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	41560	1,2	136	5,7	128
Peugeot 5008 Allure Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	44460	1,2	136	5,7	128
Peugeot 5008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	46690	1,2	136	5,7	129
Renault Arkana esprit Alpine E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	35620	1,6	143	4,8	108
Renault Arkana esprit Alpine TCe 116 kW (160 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	34820	1,3	158	6	135
Renault Arkana evolution E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	30600	1,6	143	4,7	105
Renault Arkana evolution TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	29000	1,3	140	5,8	130
Renault Arkana techno E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	32450	1,6	143	4,8	108
Renault Arkana techno TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	30850	1,3	140	5,7	130
Renault Austral evolution E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	35815	1,2	199	4,5	101
Renault Austral evolution mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2024)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	30875	1,3	158	6,1	138
Renault Austral iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	40565	1,2	199	4,7	106
Renault Austral iconic esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	41515	1,2	199	4,7	105
Renault Austral techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	37715	1,2	199	4,6	104
Renault Austral techno esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	38665	1,2	199	4,6	104
Renault Austral techno esprit alpine mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	35625	1,3	158	6,2	140
Renault Austral techno mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2023)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	34675	1,3	158	6,2	140
Renault Captur esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	32790	1,6	143	4,7	106
Renault Captur esprit Alpine TCe 160 EDC mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	31990	1,3	158	5,9	134
Renault Captur evolution E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	27490	1,6	143	4,7	106
Renault Captur evolution TCe 100 GLP (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	L	23390	1,0	101	4,3	121
Renault Captur techno E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	29790	1,6	143	4,6	105
Renault Captur techno TCe 100 GLP (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	L	24930	1,0	101	4,3	121
Renault Captur techno TCe 140 mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	26390	1,3	140	5,8	132
Renault Captur techno TCe 160 EDC mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	28990	1,3	158	5,9	132
Renault Clio esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	27130	1,6	143	4,3	97
Renault Clio evolution E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	23130	1,6	143	4,2	95
Renault Clio evolution TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	17790	1,0	101	3,9	108
Renault Clio techno E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	25130	1,6	143	4,3	96
Renault Clio techno TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	20830	1,0	101	3,9	109
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48360	1,2	199	4,8	107
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48360	1,2	199	4,8	108
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,6	103
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,6	105
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46360	1,2	199	4,7	105
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46360	1,2	199	4,7	107
Renault Rafale esprit Alpine E-Tech full hybrid 200 CV (2024)	Todoterreno	471	161	187	1728	5	528	D	H	47600	1,2	200	4,7	106
Renault Rafale techno E-Tech full hybrid 200 CV (2024)	Todoterreno	471	161	187	1728	5	528	D	H	43100	1,2	200	4,7	105
SEAT León 1.0 eTSI 81 KW (110 CV) DSG FR (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	33150	1,0	110	5,5	127
SEAT León 1.0 eTSI 81 KW (110 CV) DSG Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30190	1,0	110	5,4	124
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition Vision (2023)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	35490	1,5	150	5,7	131
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition Vision (2023)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	31290	1,5	150	5,8	132
SEAT Leon Sportstourer 1.0 eTSI 81 KW (110 CV) DSG FR (2022)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	G	34530	1,0	110	5,6	129
SEAT Leon Sportstourer 1.0 eTSI 81 KW (110 CV) DSG Style (2021)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	G	31610	1,0	110	5,5	126
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition Vision (2023)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	G	36950	1,5	150	5,8	132
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition Vision (2023)	Familiar	464	145	180	1352	5	620	D	G	32760	1,5	150	5,8	133
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	47300	1,5	150	6	137
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	48425	1,5	150	6,4	145
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	44300	1,5	150	5,9	135
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	45425	1,5	150	6,1	139
Skoda Octavia Design 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	33500	1,5	116	4,9	113
Skoda Octavia Design 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	34900	1,5	150	4,9	112
Skoda Octavia Selection 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	32500	1,5	116	4,9	112
Skoda Octavia Selection 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	33900	1,5	150	4,9	112
Skoda Octavia Sportline 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	36900	1,5	150	4,9	112
Skoda Octavia Combi Design 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	34300	1,5	116	5,1	115
Skoda Octavia Combi Design 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	36700	1,5	150	5	114
Skoda Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	33300	1,5	116	5,1	115
Skoda Octavia Combi Selection 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	35700	1,5	150	5	114
Skoda Octavia Combi Sportline 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	38700	1,5	150	5	114
Skoda Superb Essence 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	41900	1,5	150	5,2	119
Skoda Superb L&K 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	50900	1,5	150	5,5	126
Skoda Superb Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	45400	1,5	150	5,3	120
Skoda Superb Combi Essence 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	42700	1,5	150	5,3	121

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Skoda Superb Combi L&K 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	51700	1,5	150	5,6	128
Skoda Superb Combi Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	46200	1,5	150	5,4	122
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	41750	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x2 Life GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	39250	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	36750	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	46250	1,5	163		
Subaru Crosstrek 2.0i Active (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	32000	2,0	136	7,7	174
Subaru Crosstrek 2.0i Field (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	34000	2,0	136	7,7	174
Subaru Crosstrek 2.0i Touring (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	37000	2,0	136	7,7	174
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	39400	2,0	150	8,1	185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	45300	2,0	150	8,1	185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Sport Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	36900	2,0	150	8,1	185
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	21791	1,2	83	5,4	121
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22917	1,2	83	5,4	121
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid CVT GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22606	1,2	83	5,4	122
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	19573	1,2	83	5	112
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	20658	1,2	83	5	112
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	32471	1,4	129	5,9	132
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	35870	1,4	129	5,9	133
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S1 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	29396	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	30596	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	33996	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	36018	1,5	116	5,8	131
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	39417	1,5	116	5,8	132
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	34139	1,5	116	5,2	118
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	37539	1,5	116	5,2	118
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLE (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	31691	1,8	140	4,5	102
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLX (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	33496	1,8	140	4,5	102
Suzuki Swift Sport 1.4 Mild Hybrid (2020)	Turismo	384	150	174	915	5	265	4x4	G	27408	1,4	129	5,6	125
Suzuki Swift 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22606	1,2	83	5,4	121
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	20358	1,2	83	4,7	106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21758	1,2	83	5,1	115
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21358	1,2	83	4,7	106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22758	1,2	83	5,1	115
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	27012	1,4	129	5,3	120
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	29903	1,4	129	5,8	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	29504	1,4	129	5,8	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	31842	1,4	129	5,9	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	26612	1,4	129	5,4	121
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	28861	1,4	129	5,4	121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	33040	1,5	116	5,8	132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	35375	1,5	116	5,8	132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	30052	1,5	116	5,3	121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	32299	1,5	116	5,3	121
Toyota C-HR 140H Active (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	35750	1,8	140	4,7	105
Toyota C-HR 140H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	36500	1,8	140	4,8	108
Toyota C-HR 200H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	39000	2,0	197	4,8	108
Toyota C-HR 200H GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	42500	2,0	197	4,8	109
Toyota C-HR 200H GR Sport AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	44500	2,0	197	5,1	114
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	47900	2,0	197	4,9	111
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	49900	2,0	197	5,1	116
Toyota C-HR 200H Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	47900	2,0	197	4,9	110
Toyota Camry Electric Hybrid Advance (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	48000	2,5	218	5,3	120
Toyota Camry Electric Hybrid Luxury (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	52500	2,5	218	5,5	125
Toyota Corolla 140H Active Plus (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	31800	1,8	140	4,4	100
Toyota Corolla 140H Business (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	30800	1,8	140	4,4	100
Toyota Corolla 140H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	34400	1,8	140	4,7	105
Toyota Corolla 140H Style Edition (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	36900	1,8	140	4,7	105
Toyota Corolla 200H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	36900	2,0	196	4,6	103
Toyota Corolla Sedan 140H Eco (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	31400	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Sedan 140H Style Plus (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	34350	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Active Plus (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	33600	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Business (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	32600	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	35100	1,8	140	4,7	106
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	1,8	140	4,7	106
Toyota Corolla Touring Sports 200H GR Sport (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	37600	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	41200	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Cross Style 1.8 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	38800	1,8	140	5	114
Toyota Corolla Cross Style Plus 2.0 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	43900	2,0	196	5,1	115
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Advance (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	64500	2,5	243	7	158

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Luxury (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	76300	2,5	243	7,2	163
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	42000	2,5	218	5,7	129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	40100	2,5	218	5,6	126
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	51200	2,5	218	5,8	130
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Style (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45650	2,5	218	5,7	129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45000	2,5	222	5,8	131
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Adventure Plus (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,9	132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	43100	2,5	222	5,7	128
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 GR Sport Plus (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54800	2,5	222	5,9	132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,8	132
Toyota Yaris 5p 120H Active Tech (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	26000	1,5	116	4	92
Toyota Yaris 5p 120H Business Plus (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	24850	1,5	116	3,9	88
Toyota Yaris 5p 120H Style (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	27250	1,5	116	4,3	97
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	28050	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport Plus (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	29800	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris 5p 130H Premiere Edition (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	29750	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Active Tech (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	28750	1,5	116	4,5	101
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H AWD-i Adventure (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	33250	1,5	116	5,1	115
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Business Plus (2022)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	27000	1,5	116	4,4	100
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Style (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	30750	1,5	116	4,9	112
Volkswagen Golf Life 1.0 eTSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	33960	1,0	110	5,1	117
Volkswagen Golf Life 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	34920	1,5	131	5,4	124
Volkswagen Golf R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	39900	1,5	150	5,7	130
Volkswagen Golf R-Line 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	38890	1,5	131	5,6	126
Volkswagen Golf 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG 50 Aniversario (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	37645	1,5	150	5,4	123
Volkswagen Golf 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	29560	1,5	116	5,2	117
Volkswagen Golf 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG 50 Aniversario (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	36880	1,5	116	5,3	121
Volkswagen Golf 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG Life (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	32215	1,5	116	5,2	118
Volkswagen Golf 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG Más (2024)	Turismo	428	148	179	1304	5	381	D	G	32415	1,5	116	5,3	121
Volkswagen Golf Variant Life 1.0 eTSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	35035	1,0	110	5,2	119
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	37400	1,5	131	5,6	127
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	42430	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	41430	1,5	131	5,6	128
Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG Style (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	38210	1,5	150	5,4	123
Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	30975	1,5	116	5,2	119
Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG Life (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	32215	1,5	116	5,3	120
Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG Style (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	36090	1,5	116	5,4	123
Volkswagen Passat Variant 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	45180	1,5	150	5,4	122
Volkswagen Passat Variant Business 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	48155	1,5	150	5,4	124
Volkswagen Passat Variant R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	52270	1,5	150	5,7	129
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI 130 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	39170	1,5	131	6,1	139
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 130 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	42300	1,5	131	6,2	140
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	43440	1,5	150	6,2	141
Volkswagen Tiguan Más 1.5 eTSI 130 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	42495	1,5	131	6,4	146
Volkswagen Tiguan Más 1.5 eTSI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	43645	1,5	150	6,5	149
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	50095	1,5	150	6,4	147
Volvo V60 Core B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	51762	2,0	197	6,2	140
Volvo V60 Essential B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	49750	2,0	197	6,2	140
Volvo V60 Plus B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	55094	2,0	197	6,3	143
Volvo V60 Ultra B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	62199	2,0	197	6,4	144
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Core (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	71836	2,0	197	6,3	164
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Plus (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	75889	2,0	197	6,3	164
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Ultimate (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	80336	2,0	197	6,3	165
Volvo V90 B4 Diesel Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	64298	2,0	197	5,6	147
Volvo V90 B4 Diesel Plus (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	69705	2,0	197	5,7	149
Volvo V90 B4 Diesel Ultimate (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	73981	2,0	197	5,7	150
Volvo V90 B4 Gasolina Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	G	65763	2,0	197	7,1	160
Volvo XC40 Core B3 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	45555	2,0	163	6,6	149
Volvo XC40 Core B4 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	48000	2,0	197	6,6	149
Volvo XC40 Essential B3 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	42600	2,0	163	6,5	148
Volvo XC40 Plus B3 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	48070	2,0	163	6,6	149
Volvo XC40 Plus B4 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	50515	2,0	197	6,6	149
Volvo XC40 Ultra B3 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	50711	2,0	163	6,6	150
Volvo XC40 Ultra B4 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	53156	2,0	197	6,6	149
Volvo XC60 Core B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	58265	2,0	250	7,7	175
Volvo XC60 Essential B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	56500	2,0	250	7,7	175
Volvo XC60 Plus B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	62384	2,0	250	7,7	176
Volvo XC60 Ultra B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	70425	2,0	250	7,8	177
Volvo XC90 B5 Core AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	79300	2,0	250	8,3	189
Volvo XC90 B5 Plus AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	84988	2,0	250	8,5	192
Volvo XC90 B5 Ultra AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	91525	2,0	250	8,5	194

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ETIQUETA CERO

Los híbridos enchufables están cogiendo cada vez más peso en el mercado español gracias a su alta polivalencia como coche único para una familia con todo tipo de necesidades en una gran ciudad. En este listado puedes ver todos ellos que cuentan con esta ansiada etiqueta cero y que responden a las necesidades del mercado.
También podrás ver todas las características técnicas de los coches puramente eléctricos que cuentan con esta etiqueta.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Abarth 500e (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	38600		155	17,1	266	0
Abarth 500e Turismo (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	42600		155	18,1	252	0
Abarth Cabrio 500e (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	41600		155	17,9	255	0
Abarth Cabrio 500e Turismo (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	45600		155	18,8	242	0
Aiways U5 Prime (2022)	Todoterreno	468	170	187	1770	5	432	D	E	46900		204	16,6	400	0
Aiways U6 Prime (2022)	Todoterreno	481	164	188	1790	5	472	D	E	49400		218	16,6	405	0
Alfa Romeo Junior Elettrica 115 kW (156 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	38500		156	15,5	398	0
Alfa Romeo Junior Elettrica Speciale 115 kW (156 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	41000		156	15,2	408	0
Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 175 kW (240 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	47500		238			0
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	52050	1,3	280	1,3	65	29
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	61050	1,3	280	1,4	59	32
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	57550	1,3	280	1,3	65	29
Audi A6 Avant Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	77140	2,0	299	1,3	66	30
Audi A6 Avant Black line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	88880	2,0	367	1,4	65	34
Audi A6 Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	74240	2,0	299	1,3	68	28
Audi A6 Black line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	85980	2,0	367	1,2	68	28
Audi A7 Sportback Black line 55 TFSIe quattro-ultra 270 kW (367 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	96630	2,0	367	1,5	62	35
Audi A7 Sportback S line 50 TFSIe quattro-ultra 220 kW (299 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	88080	2,0	299	1,5	63	35
Audi A8 60 TFSIe quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	P	122430	3,0	462	1,8	59	42
Audi A8 L 60 TFSIe quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	P	125220	3,0	462	1,9	58	42
Audi e-tron GT 60 quattro (2021)	Turismo	499	141	196	2351	4	350	4x4	E	110290		530	20,1	492	0
Audi RS e-tron GT (2021)	Turismo	499	141	196	2351	4	350	4x4	E	151830		646	20,3	486	0
Audi Q3 Advanced 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	54090	1,4	245	1,3	58	31
Audi Q3 S line 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	56690	1,4	245	1,4	58	31
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	P	56240	1,4	245	1,4	58	32
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSIe S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	D	P	58340	1,4	245	2	46	43
Audi Q4 e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	58710		286	16,6	533	0
Audi Q4 e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	61100		286	17	520	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	65310		340	17,1	514	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	67450		340	17,5	504	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	60360		286	16,1	548	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	62600		286	16,4	541	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	67410		340	16,6	527	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	69400		340	16,9	521	0
Audi Q5 Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	67750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 S line 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	70250	2,0	299	1,6	60	38
Audi Q5 S line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	74470	2,0	367	1,6	60	38
Audi Q5 Sportback Advanced 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	70750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 Sportback S line 50 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	73250	2,0	299	1,6	59	39
Audi Q5 Sportback S line 55 TFSIe quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	77470	2,0	367	1,6	59	39
Audi Q6 e-tron Advanced quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	79990		387	17,2	618	0
Audi Q6 e-tron Black line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	91970		387	18,6	571	0
Audi Q6 e-tron S line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	87980		387	18,6	572	0
Audi SQ6 e-tron quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2400	5	514	4x4	E	104990		517	17,7	590	0
Audi Q7 Advanced 55 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	87240	3,0	394	1,2	84	28
Audi Q7 Black line 60 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	102640	3,0	489	1,3	84	29
Audi Q7 S line 55 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	95740	3,0	394	1,3	84	29
Audi Q8 e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	87310		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	92810		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	97510		408	20,8	576	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Audi Q8 e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	103010		408	20,8	576	0
Audi Q8 e-tron edition Dakar (2024)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	130800		408	24,7	487	0
Audi SQ8 e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	108880		503	27,5	438	0
Audi Q8 Black line 60 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	P	109745	3,0	489	1,2	84	28
Audi Q8 S line 55 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	P	102995	3,0	394	1,2	85	27
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	89810		340	19,7	501	0
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	95310		340	19,7	501	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	100010		408	20,1	595	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	105510		408	20,1	595	0
Audi SQ8 Sportback e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	111380		503	26,7	450	0
Bentley Bentayga S Hybrid (2022)	Todoterreno	514	171	200		5	479	4x4	P	242915	3,0	462	3	45	71
BMW i4 eDrive35 Gran Coupé (2023)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	57350		286	15,8	482	0
BMW i4 eDrive40 Gran Coupé (2021)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	64650		340	16,1	589	0
BMW i4 M50 Gran Coupé (2021)	Turismo	478	145	185	2065	5	470	4x4	E	79550		544	18,1	519	0
BMW i5 eDrive40 (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	76950		340	16	579	0
BMW i5 M60 xDrive (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	114450		601	18,2	515	0
BMW i5 xDrive40 (2024)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	79500		394	17,2	538	0
BMW i5 eDrive40 Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	79550		340	16,7	556	0
BMW i5 M60 xDrive Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	117050		601	18,3	506	0
BMW i7 eDrive50 (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	115500		455	19,1	611	0
BMW i7 M70 xDrive (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	186450		659	20,8	559	0
BMW i7 xDrive60 (2022)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	139350		544	18,4	624	0
BMW iX M60 (2022)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	140400		619	21,8	566	0
BMW iX xDrive40 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	87150		326	19,4	435	0
BMW iX xDrive50 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	108450		523	19,7	628	0
BMW iX1 eDrive20 (2023)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	49100		204	15,4	474	0
BMW iX1 xDrive30 (2022)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	56600		313	16,9	439	0
BMW iX2 eDrive20 (2024)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	50700		204	15,3	478	0
BMW iX2 xDrive30 (2023)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	58200		313	16,3	449	0
BMW iX3 Impressive (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	81200		286	18	461	0
BMW iX3 Inspiring (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	74400		286	17,6	471	0
BMW 225e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	49900	1,5	245	0,6	92	14
BMW 230e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	52750	1,5	326	0,6	93	14
BMW 320e Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	P	51950	2,0	204	1,3	62	29
BMW 330e Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	P	56150	2,0	292	1,3	62	30
BMW 320e xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	P	58850	2,0	204	1,5	59	34
BMW 330e xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	P	63050	2,0	292	1,5	58	35
BMW 530e (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	P	71350	2,0	299	0,6	103	13
BMW 550e xDrive (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	P	88450	3,0	489	0,8	90	19
BMW 750e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	131200	3,0	489	1	87	22
BMW M760e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	142050	3,0	571	1	85	23
BMW X1 xDrive25e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	55250	1,5	245	0,7	92	15
BMW X1 xDrive30e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	58250	1,5	326	0,7	88	16
BMW X3 xDrive30e xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	P	69150	2,0	292	2	50	45
BMW X5 xDrive50e (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	P	97700	3,0	489	0,8	110	18
BMW XM (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	179700	4,4	653	1,6	81	37
BMW XM Label Red (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	201500	4,4	748	1,7	81	38
BYD Atto 3 Comfort (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	37990		204	15,6	420	0
BYD Atto 3 Design (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	39990		204	15,6	420	0
BYD Dolphin Comfort (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	35690		204	15,9	427	0
BYD Dolphin Design (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	37690		204	15,9	427	0
BYD Han AWD Emerald Edition (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	73620		517	18,5	521	0
BYD Han AWD Executive (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	69990		517	18,5	521	0
BYD Seal Design (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	46990		313	16,6	570	0
BYD Seal Excellence AWD (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	48990		530	18,2	520	0
BYD Seal U Comfort (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	552	D	E	42290		218	19,9	420	0
BYD Seal U Design (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	552	D	E	45790		218	20,5	500	0
BYD Tang Flagship (2023)	Todoterreno	487	173	195	2489	5	440	4x4	E	69990		517	23,8	400	0
Citroën ë-C3 Max (2023)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	E	28300		113	17,4	321	0
Citroën ë-C3 You (2023)	Todoterreno	402	157	176	1151	5	310	D	E	23800		113	17,1	326	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh E Series 100 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,1	357	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Max 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,4	352	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	39090		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	37640		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh E Series 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,9	415	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40090		156	14,8	418	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	38640		156	14,8	419	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh E-Series 100 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40680		136	14,9	362	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	39090		136	15,1	359	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	37640		136	15	360	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh E-Series 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,7	421	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,8	418	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40090		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	38640		156	14,7	422	0
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 180 (2024)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	51165	1,6	179	1,8	57	41
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	52665	1,6	224	1,5	64	33
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	48965	1,6	179	1,8	58	40
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	50465	1,6	224	1,4	64	32
Citroën C5 Aircross Plus Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	47630	1,6	179	1,7	58	39
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	50585	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	48885	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Hypnos (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	56685	1,6	224	1,5	62	33
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Max (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	54385	1,6	224	1,4	62	32
CUPRA Born 150 kW (204 CV) 58 kWh (2021)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	39700		204	15,4	424	0
CUPRA Born 150 kW (204 CV) 58 kWh Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	38200		204	15,4	424	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack (2022)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	39990		231	15,6	420	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	38490		231	15,6	420	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack (2023)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	42870		231	15,9	548	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181		5	385	T	E	41370		231	15,9	548	0
CUPRA Formentor 1.4 e-HYBRID 150 KW (204 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	44120	1,4	204	1,2	59	28
CUPRA Formentor VZ 1.4 e-HYBRID 180 KW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	51650	1,4	245	1,5	54	33
CUPRA León 5p 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	45970	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León 5p VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	47610	1,4	245	1,3	59	29
CUPRA León 5p VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	55640	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León Sportstourer 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	46920	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León Sportstourer VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	48580	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	55980	1,4	245	1,4	58	31
Dacia Spring Expression Electric 45 (33 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	19100		45		225	0
Dacia Spring Expression Electric 65 (48 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	20100		65		225	0
Dacia Spring Extreme Electric 65 (48 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	21100		65		225	0
DR 1.0 EV (2023)	Turismo	320	159	167		3	110	T	E	25900		61	15,6	210	0
DS 7 Bastille E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	51500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 225 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	58500	1,6	224	1,2	65	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 4x4 300 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	63500	1,6	300	1,2	63	27
DS 7 Opera E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59750	1,6	224	1,3	66	28
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64750	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	69750	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	54900	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59900	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64900	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	52600	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	55500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	60500	1,6	300	1,2	66	27
DS 9 E-TENSE 250 Esprit de Voyage (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75000	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Opera (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	74650	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	66200	1,6	250	1	74	22
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Esprit de Voyage (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	84700	1,6	360	1,5	62	35
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75850	1,6	360	1,5	62	35
DS 3 E-TENSE Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	41600		156	15,5	399	0
DS 3 E-TENSE Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	47950		156	15,6	402	0
DS 3 E-TENSE Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	42200		156	15,5	399	0
DS 4 Opera E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	55700	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	49100	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	45500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	50500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Trocadero E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	47100	1,6	224	1,2	62	27
Fiat 500e Berlina 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	29000		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	33000		118	13,6	330	0
Fiat 500e Berlina La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	34000		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	37950		118	14,2	315	0
Fiat 500e Berlina Red 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	29000		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	30500		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	34500		118	14	320	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	35500		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	39500		118	14,8	302	0
Fiat 500e Cabrio 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	32000		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio 87 kW (118 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	36000		118	14,5	309	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	37000		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	41000		118	14,8	302	0
Fiat 500e Cabrio Red 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	32000		95	13	190	0
Fiat 600e La Prima 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	40950		156	15,2	406	0
Fiat 600e Red 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	35950		156	15,1	409	0
Ford Explorer Premium Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	61755		340	16,6	532	0
Ford Explorer Premium Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	54785		286	14,7	572	0
Ford Explorer Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	58755		340	15,7	566	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Ford Explorer Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	457	163	187	2090	5	536	4x4	E	51765		286	13,9	602	0
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	44819	2,5	224	1	65	22
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	48402	2,5	224	1	64	23
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	P	51850	2,5	224	1	64	24
Ford Kuga Active 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	46894	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga Active X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	50734	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	46773	2,5	243	0,9	69	20
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	50613	2,5	243	0,9	69	21
Ford Mustang Mach-E Base RWD 198 kW (269 CV) Rango Standard (LFP) (2023)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	54046		269	17,8	470	0
Ford Mustang Mach-E GT AWD 358 kW (487 CV) Rango Extendido 99 kWh (2021)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	81428		487	21,2	490	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 232 kW (315 CV) Rango Standard (LFP) (2024)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	54046		315	19,6	428	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 258 kW (351 CV) Rango Extendido 99 kWh (2020)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	72233		351	18,8	550	0
Ford Mustang Mach-E Premium RWD 216 kW (294 CV) Rango Extendido 99 kWh (2022)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	67824		294	17,3	600	0
Ford Mustang Mach-E Rally (2024)	Todoterreno	471	159	-		5	402	T	E	84778		487	21,3	510	0
Hispano-Suiza Carmen (2019)	Coupe	473	124	204		2		T	E	1815000		1020			
Hispano-Suiza Carmen Boulogne (2020)	Coupe	473	124	204		2		T	E	1996500		1115	24		
Honda CR-V e:PHEV Advance Tech 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	P	61760	2,0	184	0,8	81	18
Honda e:Ny1 Advance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	55400		204	18,2	412	0
Honda e:Ny1 Elegance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	52400		204	18,2	412	0
Hyundai IONIQ 5 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD Light (2021)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	48520		170	16,7	384	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	62160		228	18	476	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Light (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	52070		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	56910		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	65260		325	19,1	454	0
Hyundai IONIQ 5 N 478 kW (650 CV) 84 kWh (2024)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	78000		650	21,2	448	0
Hyundai IONIQ 6 111 kW (151 CV) 53 kWh RWD Light (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	49620		151	13,9	429	0
Hyundai IONIQ 6 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	58010		228	14,3	614	0
Hyundai IONIQ 6 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	66360		325	16,9	519	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Maxx (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	42850		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Tecno (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	46250		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48 kWh Tecno (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	44900		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	40950		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	45350		218	14,7	514	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Style (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	52400		218	16,6	454	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Tecno (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	49300		218	14,7	514	0
Hyundai Nexo FCEV 120 kW (163 CV) Style (2018)	Todoterreno	467	164	186	1889	5	461	D		73450		163		666	0
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	56470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	65470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Tecno 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	60870	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Maxx (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	45000	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Style (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	53950	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 TGDI 195 kW (265 CV) 6AT 4X4 Tecno Sky (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	50550	1,6	265	1,4	62	31
Invicta Electric D2S 17 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	22499		49		120	0
Invicta Electric D2S 27 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	26629		49		220	0
Invicta Electric Spartan EV (2023)	Todoterreno	405	195	173	2040	5		4x4	E	70095		163	25,4	262	0
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	62700	1,5	309	1,4	61	32
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	66250	1,5	309	1,5	61	32
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	85750	2,0	404	1,6	65	37
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	90500	2,0	404	1,7	64	39
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	102750		400	22	470	0
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic SE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	95000		400	22	470	0
Jeep Avenger Altitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	39500		156	15,7	394	0
Jeep Avenger Longitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	38000		156	15,4	400	0
Jeep Avenger Summit Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	E	42000		156	15,6	395	0
Jeep Compass Altitude 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	47600	1,3	190	1,7	51	39
Jeep Compass Overland 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	48600	1,3	239	2	48	45
Jeep Compass Summit 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	51600	1,3	239	1,7	52	38
Jeep Compass Trailhawk 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	52100	1,3	239	1,9	50	43
Jeep Grand Cherokee 4xe Limited (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	83250	2,0	381	2,8	46	66
Jeep Grand Cherokee 4xe Overland (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	91750	2,0	381	2,9	45	67
Jeep Grand Cherokee 4xe Summit Reserve (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	100250	2,0	381	2,6	48	60
Jeep Grand Cherokee 4xe Trailhawk (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	88250	2,0	381	2,9	44	69
Jeep Renegade Altitude 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	43750	1,3	190	1,8	49	41
Jeep Renegade Overland 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	44750	1,3	239	1,9	49	43
Jeep Renegade Summit 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	46250	1,3	190	1,7	50	39
Jeep Renegade Trailhawk 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	47250	1,3	239	1,9	49	44
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Rubicon (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	P	88450	2,0	381	4	38	91
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Sahara (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	P	85950	2,0	381	3,3	42	74
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eDrive (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	37530	1,6	141	1,3	50	29
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eMotion (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	40830	1,6	141	1,5	47	33
KIA Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV 103 kW (141 CV) eTech (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	38980	1,6	141	1,5	47	33
KIA EV6 Air 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	52800		170	16,6	394	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
KIA EV6 Air 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56700		228	16,5	528	0
KIA EV6 GT 430 kW (585 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	74000		585	20,6	424	0
KIA EV6 GT-line 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	62300		228	17,2	504	0
KIA EV6 GT-line 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	66300		325	18	484	0
KIA EV6 Plus Edition 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56600		228	16,5	528	0
KIA EV6 Smart Edition 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	49750		170	16,6	394	0
KIA EV9 AWD GT-line 6 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	86200		385	22,8	505	0
KIA EV9 AWD GT-line 7 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	85100		385	22,8	505	0
KIA e-Niro Concept 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	45375		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Drive 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Emotion 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	51175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Winter Edition 150 kW (204 CV) 65 kWh (2023)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48200		204	16,2	460	0
KIA Niro 1.6 PHEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	40625	1,6	183	0,8	65	18
KIA Niro 1.6 PHEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	44325	1,6	183	0,8	65	19
KIA Niro 1.6 PHEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	47175	1,6	183	1	61	22
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Black Edition 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	67100	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Drive 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	59550	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDi PHEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	64200	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sportage Drive PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	47230	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage GT-line PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	55930	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage Tech PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	50130	1,6	265	1,1	70	25
KIA XCeed eDrive 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	38425	1,6	141	1,4	48	32
KIA XCeed eMotion 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	41975	1,6	141	1,7	42	38
KIA XCeed eTech 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	40175	1,6	141	1,7	42	38
Koenigsegg Gemera (2020)	Coupe	498	130	199	1850	2	200	4x4	P	1735350	2,0	1727		50	
Lancia Ypsilon Edizione Limitata Cassina BEV (2024)	Turismo	408	144	177	1584	5	309	D	E	39999		156	14,3	403	0
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV S (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	84450	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	89550	2,0	404	2,6	50	58
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	117700	2,0	404	2,7	49	61
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	100606	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	93800	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV XS Edition (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	94750	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	67000	1,5	309	1,6	58	35
Land Rover Discovery Sport S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	60650	1,5	309	1,5	60	33
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	173500	3,0	460	0,8	113	18
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	157200	3,0	460	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	170450	3,0	460	0,8	114	18
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	152950	3,0	460	0,8	116	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV SE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	144500	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	181250	3,0	551	0,8	113	18
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	163950	3,0	551	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	217700	3,0	551	0,8	112	18
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	83300	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	74850	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	69150	1,5	309	1,4	61	32
Land Rover Range Rover Evoque S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	62050	1,5	309	1,4	62	31
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	123450	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	114600	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e S (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	104450	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	111100	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P550e Autobiography (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	145300	3,0	551	0,7	116	17
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	97650	2,0	404	1,6	62	42
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	90700	2,0	404	1,6	64	39
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV 4WD Auto S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	82950	2,0	404	1,6	64	38
Lexus NX 450h+ 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	71300	2,5	309	1	76	22
Lexus NX 450h+ 4WD F Sport (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	81000	2,5	309	1,1	76	25
Lexus NX 450h+ 4WD Luxury (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	82800	2,5	309	1,1	76	25
Lexus RX 450h+ Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	89850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	99250	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ F Sport Design (2024)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	100050	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Luxury (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	107850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RZ 450e Business (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	77000		313	16,8	440	0
Lexus RZ 450e Executive (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	82500		313	18,7	395	0
Lexus RZ 450e Luxury (2022)	Todoterreno	481	164	190	2170	5	522	4x4	E	89400		313	18,7	395	0
Lexus UX 300e Business (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	52900		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e Business City (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	55400		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e e-Relax (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	57500		204	16,6	453	0
Lexus UX 300e e-Relax+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	61500		204	16,8	445	0
Lexus UX 300e e-UX (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	51500		204	16,6	453	0
Lexus UX 300e e-UX+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	52500		204	16,6	453	0
Maserati GranTurismo Folgore (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	E	200900		761	22,8	438	0
Maserati Grecale Folgore (2023)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	E	126700		557	24,7	487	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Maxus Euniq 5 (2022)	Monovolumen	483	180	183	1885	5		D	E	52000		177	23,1	260	0
Maxus MIFA 9 90 kWh Luxury (2023)	Monovolumen	527	184	200	2410	5		D	E	84900		245		435	0
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	56344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	60344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	54794	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	61894	2,5	328	1,5	63	33
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Advantage (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Makoto (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	40550		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Prime-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	38050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Advantage (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39550	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Edition R (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	45150	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Makoto (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	41050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Prime-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	38050	0,8	170	1	85	21
McLaren Artura Coupé (2024)	Coupe	454	119	191	1573	2	160	T	P	234100	3,0	700	4,8	33	108
McLaren Artura Spider (2024)	Descapotable	454	119	191	1635	2	124	T	P	273800	3,0	700	4,8	33	108
Mercedes-Benz CLA 250 e Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	P	52100	1,3	218	0,8	81	18
Mercedes-Benz CLA 250 e Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	P	53350	1,3	218	0,8	79	19
Mercedes-Benz A 250 e (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	P	50804	1,3	218	0,9	76	20
Mercedes-Benz A 250 e Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	P	51704	1,3	218	0,8	77	19
Mercedes-Benz B 250 e (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	P	49529	1,3	218	0,9	74	21
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	71249	2,0	313	0,5	104	13
Mercedes-Benz C 300 de Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	68749	2,0	313	0,4	113	11
Mercedes-Benz C 300 e Berlina (2022)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	63128	2,0	313	0,5	110	12
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	73124	2,0	313	0,5	108	13
Mercedes-Benz C 300 de Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	70624	2,0	313	0,4	110	11
Mercedes-Benz C 300 e Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	64464	2,0	313	0,6	108	13
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	P	73925	2,0	313	0,6	97	17
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	67300	2,0	313	0,5	102	14
Mercedes-Benz E 300 de Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	106	12
Mercedes-Benz E 300 e Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	118	12
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	69950	2,0	313	0,6	99	16
Mercedes-Benz E 300 de Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,5	102	13
Mercedes-Benz E 300 e Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,6	113	13
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz Mercedes-AMG S 63 E Performance	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	250190	4,0	802	4,4	33	104
Mercedes-Benz S 580 e L (2021)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	139444	3,0	510	0,6	118	14
Mercedes-Benz S 580 e (2021)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	P	137658	3,0	510	0,6	115	14
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 580 e	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	P	200200	3,0	510	0,8	99	18
Mercedes-Benz EQA 250+ (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	57030		190	14,4	559	0
Mercedes-Benz EQA 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	59540		228	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQA 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	61255		292	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQB 250+ (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	58502		190	15,3	532	0
Mercedes-Benz EQB 250+ 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	59609		190	15,7	518	0
Mercedes-Benz EQB 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	61063		228	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	63401		292	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	64508		292	17,7	434	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	104103		476	20,6	503	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	116463		625	20,5	499	0
Mercedes-Benz EQE 300 Edition (2023)	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	72791		245	16,8	613	0
Mercedes-Benz EQE 350 Edition (2023)	Turismo	495	149	194	2405	4	430	4x4	E	73744		292	16,8	613	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	113294		476	23,1	469	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	126214		625	23,2	452	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV paquete AMG DYNAMIC PLUS	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	131538		687	23,2	451	0
Mercedes-Benz EQE 350 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	89589		292	19,1	539	0
Mercedes-Benz EQE 350+ SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	86789		292	18,5	565	0
Mercedes-Benz EQE 500 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	95879		408	19,3	540	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ Edition	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	176248		658	21,8	559	0
Mercedes-Benz EQS 450+ Edition (2023)	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	119589		360	17	732	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition (2023)	Turismo	522	151	193	2515	5	610	T	E	127260		449	17,8	697	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	140161		360	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	142355		360	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	146860		449	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	149054		449	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	167740		544	20,7	654	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	169933		544	20,8	650	0
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach EQS 680 SUV	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	214550		658	22,2	607	0
Mercedes-Benz EQV 250 Extralargo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	89928		204	27,4	244	0
Mercedes-Benz EQV 250 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	89014		204	27,1	247	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Mercedes-Benz EQV 300 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193		4		D	E	96658		204	27,1	365	0
Mercedes-Benz GLA 250 e (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	P	55550	1,3	218	1,1	70	25
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	130050	3,0	544	1,2	87	27
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	107679	2,0	333	0,6	99	16
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	104979	2,0	381	0,8	100	19
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	122349	3,0	544	1,3	86	29
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	99054	2,0	333	0,7	103	17
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	96379	2,0	381	0,9	104	20
MG HS Plug-In Hybrid Comfort (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	36190	1,5	258	1,8	52	43
MG HS Plug-In Hybrid Luxury (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	38690	1,5	258	1,8	52	43
MG Marvel R Electric AWD Performance (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	51190		288	20,9	370	0
MG Marvel R Electric RWD Comfort (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	43190		179	19,4	402	0
MG Marvel R Electric RWD Luxury (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	47690		179	19,4	402	0
MG MG4 51 kWh Standard (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	30690		170	17	350	0
MG MG4 64 kWh Comfort (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	35190		204	16	450	0
MG MG4 64 kWh Luxury (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	37190		204	16,6	435	0
MG MG4 Extended Range 77 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	40690		245	16,5	520	0
MG MG4 XPower 64 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	41690		435	18,7	385	0
MG MG5 Autonomía Estándar Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	35490		177	17,9	320	0
MG MG5 Autonomía Estándar Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	36990		177	18,4	310	0
MG MG5 Gran Autonomía Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	38690		156	17,5	400	0
MG MG5 Gran Autonomía Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	40190		156	17,9	380	0
MG ZS EV Long Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	38190		156	17,8	440	0
MG ZS EV Long Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	40490		156	17,8	440	0
MG ZS EV Standard Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	33690		177	17,3	320	0
MG ZS EV Standard Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	35390		177	17,3	320	0
MINI Cooper E Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	39440		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	34800		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	41930		184	14	300	0
MINI Cooper E John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	43860		184	14,1	298	0
MINI Cooper SE Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	44310		218	14,1	401	0
MINI Cooper SE Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	38400		218	14,1	402	0
MINI Cooper SE Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	45530		218	14,3	396	0
MINI Cooper SE John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	47460		218	14,4	394	0
MINI Countryman E Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	47440		204	15,7	461	0
MINI Countryman E Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	45000		204	15,7	462	0
MINI Countryman E Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	51110		204	16,1	452	0
MINI Countryman E John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53150		204	16,4	444	0
MINI Countryman SE ALL4 Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53440		313	16,9	431	0
MINI Countryman SE ALL4 Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	50800		313	16,8	432	0
MINI Countryman SE ALL4 Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	57110		313	17,2	424	0
MINI Countryman SE ALL4 John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	59150		313	17,5	416	0
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	38390	1,6	160	1,3	49	30
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki+ (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	40790	1,6	160	1,4	49	31
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	46700	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki+ 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	50600	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Motion 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	44700	2,4	188	2	45	46
Nissan Ariya Advance 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	51720		218	17,7	403	0
Nissan Ariya Advance 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	57220		242	18,3	533	0
Nissan Ariya Advance 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	60220		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Engage 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	47700		218	17,6	404	0
Nissan Ariya Engage 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	53200		242	18	536	0
Nissan Ariya Evolve 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	56220		218	17,9	397	0
Nissan Ariya Evolve 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	61720		242	18,4	525	0
Nissan Ariya Evolve 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	64720		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Evolve+ 290 kW (394 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	69220		394	20,4	498	0
Nissan LEAF 40 kWh Acenta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	38569		150	16,6	284	0
Nissan LEAF 40 kWh N-Connecta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	40069		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 40 kWh Tekna (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	42919		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ N-Connecta (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	44069		218	17,8	395	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ Tekna (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	46919		218	17,8	396	0
Opel Astra Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	40900		156	14,8	419	0
Opel Astra Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	43900		156	14,8	417	0
Opel Astra GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2022)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	40900	1,6	181	1,2	66	28
Opel Astra GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	42600	1,6	224	1,3	64	29
Opel Astra Sports Tourer Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	42100		156	15	413	0
Opel Astra Sports Tourer Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	45100		156	15	411	0
Opel Astra Sports Tourer GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	42100	1,6	181	1,3	66	29
Opel Astra Sports Tourer GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	43800	1,6	224	1,3	63	29
Opel Corsa Electric Edition 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	34800		136	15,8	354	0
Opel Corsa Electric GS 115 kW (156 CV) batería 54 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	38200		156	14,2	405	0
Opel Corsa Electric Yes 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2024)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	34800		136	15,7	357	0
Opel Grandland GS PHEV 225 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	48300	1,6	224	1,3	65	29

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Opel Grandland GSe PHEV 300 CV 4x4 (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	57601	1,6	300	1,2	63	27
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) Edition (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	40600		136	15,8	342	0
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) Ultimate (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	45700		136	16	338	0
Opel Mokka-e 115 kW (156 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	43850		156	15,2	407	0
Peugeot E-2008 Active 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	39940		136	15,8	343	0
Peugeot E-2008 Active 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	40940		156	15,3	406	0
Peugeot E-2008 Allure 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	41640		136	15,9	341	0
Peugeot E-2008 Allure 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	42640		156	15,3	404	0
Peugeot E-2008 GT 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	43840		136	15,9	340	0
Peugeot E-2008 GT 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	44840		156	15,4	402	0
Peugeot E-208 Active Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	35650		136	15,4	363	0
Peugeot E-208 Allure Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	37450		136	15,4	362	0
Peugeot E-208 GT Electrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	39550		136	16	350	0
Peugeot E-208 GT Electrico 115 kW (156 CV) (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	40550		156	14,4	400	0
Peugeot E-3008 Electrico 157 kW Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	E	48160		213	16,7	527	0
Peugeot E-3008 Electrico 157 kW GT (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	E	53160		213	16,9	522	0
Peugeot 308 5p Active Hybrid 180 eEAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	38730	1,6	181	1,2	66	23
Peugeot 308 5p Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	40480	1,6	181	1,2	66	28
Peugeot 308 5p GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	43080	1,6	181	1,3	65	29
Peugeot 308 5p GT Hybrid 225 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	P	44580	1,6	224	1,3	63	29
Peugeot E-308 5p Allure 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	E	42950		156	14,9	416	0
Peugeot E-308 5p GT 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	E	45200		156	15	413	0
Peugeot 308 SW Active Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	39630	1,6	181	1,3	66	28
Peugeot 308 SW Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	41380	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot 308 SW GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	43980	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot 308 SW GT Hybrid 225 e-EAT8 (2022)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	45480	1,6	224	1,3	63	29
Peugeot E-308 SW Allure 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	43850		156	15,1	410	0
Peugeot E-308 SW GT 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	46100		156	15,1	409	0
Peugeot 408 Allure Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	44000	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	47650	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 225 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	49150	1,6	224	1,2	63	26
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	51110	1,6	179	1,3	63	30
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	52610	1,6	224	1,3	64	30
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	53360	1,6	179	1,5	60	34
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	54860	1,6	224	1,5	60	34
Peugeot 508 PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	70060	1,6	360	2,1	52	45
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	52310	1,6	179	1,5	61	33
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	53810	1,6	224	1,5	62	33
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	54560	1,6	179	1,6	59	37
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	56060	1,6	224	1,6	58	37
Peugeot 508 SW PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	71260	1,6	360	2,1	52	45
Polestar 2 BST edition 230 (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	84900		476		460	0
Polestar 2 Long range Dual motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	59400		421	15,9	593	0
Polestar 2 Long range Dual motor Performance Pack (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	65400		476	17,2	568	0
Polestar 2 Long range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	55600		299	14,8	655	0
Polestar 2 Standard range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	52900		272	14,9	546	0
Polestar 3 Long range Dual motor (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	4x4	E	88900		489	19,7	631	0
Polestar 3 Long range Dual motor Performance Pack (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	4x4	E	95500		517	22,1	561	0
Polestar 4 Long range Dual motor (2024)	Turismo	484	153	-		5	526	4x4	E	72900		544	18,6	580	0
Polestar 4 Long range Single motor (2024)	Turismo	484	153	-		5	526	4x4	E	65900		272	17,7	610	0
Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	115532	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	126500	3,0	519	1,4	78	33
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	185928	4,0	740	1,7	72	40
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	215773	4,0	740	1,8	72	40
Porsche Cayenne E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	112507	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	122265	3,0	519	1,4	78	31
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	182419	4,0	740	1,7	73	39
Porsche Macan 4 (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	85382		408	17,9	613	0
Porsche Macan Turbo (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	116914		639	18,8	592	0
Porsche Panamera 4 E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	127829	2,9	470	1	93	22
Porsche Panamera 4S E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	143349	2,9	544	1,1	90	24
Porsche Panamera Turbo E-Hybrid (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	198800	4,0	680	1,2	91	26
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive (2024)	Turismo	520	143	194	2400	5	430	4x4	P	139376	2,9	470	1	92	23
Porsche Taycan 4 Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	118175		435	18,7	614	0
Porsche Taycan 4S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	131001		598	18,7	614	0
Porsche Taycan Turbo Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	182674		884	19	601	0
Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	218603		952	19	600	0
Porsche Taycan (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	105682		408	16,7	592	0
Porsche Taycan 4S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	125196		544	17,6	561	0
Porsche Taycan 4S batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	130811		598	17,6	646	0
Porsche Taycan batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	111503		435	17	650	0
Porsche Taycan Turbo (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	181177		884	17,8	634	0
Porsche Taycan Turbo GT (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	555	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

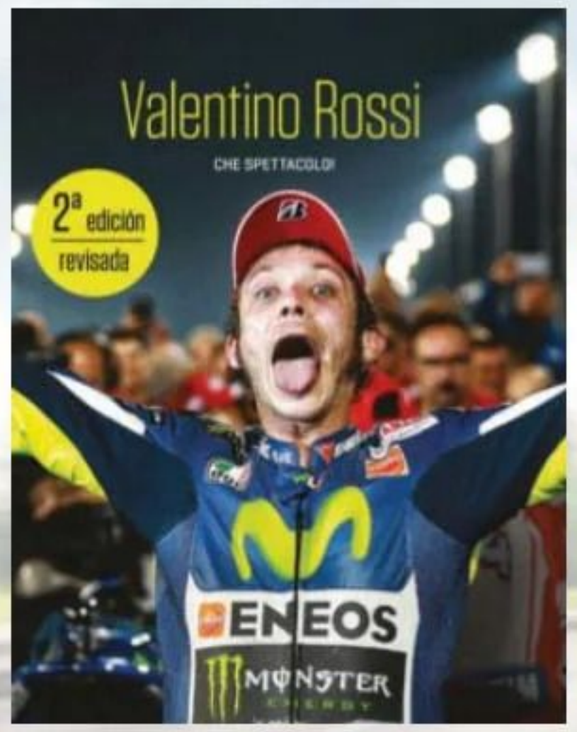
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Porsche Taycan Turbo GT paquete Weissach (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	556	0
Porsche Taycan Turbo S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	217106		952	17,8	634	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	126206		544	18,4	537	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	131821		598	18,5	619	0
Porsche Taycan Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	106701		408	17,5	566	0
Porsche Taycan Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	112522		435	17,9	652	0
Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	218104		952	18,8	607	0
Porsche Taycan Turbo Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	182175		884	18,7	610	0
Renault Megane E-TECH equilibre EV40 96 kW (130 CV) standard charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	33500		131	15,8	300	0
Renault Megane E-TECH evolution EV60 96 kW (130 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	40000		131	15,5	470	0
Renault Megane E-TECH iconic EV60 160 kW (220 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	45000		218	16,1	450	0
Renault Megane E-TECH techno EV60 160 kW (220 CV) optimum charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	42000		218	16,1	450	0
Renault Megane E-TECH techno EV60 160 kW (220 CV) super charge (2021)	Turismo	420	151	177	1588	5	389	D	E	40500		218	16,1	450	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico esprit Alpine 160 kW (220 CV) gran auton.(2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	49500		218	17,2	611	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico evolution 125 kW (170 CV) auton. confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	39900		170	16,3	430	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico iconic 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	50900		218	17,2	610	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 125 kW (170 CV) autonomía confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	42900		170	16,3	429	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	46900		218	16,8	623	0
SEAT Tarraco 1.4 e-HYBRID 180 KW (245 CV) DSG-6 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	P	54560	1,4	245	1,7	53	34
Skoda Enyaq Coupé 60 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	49200		179	15,7	408	0
Skoda Enyaq Coupé 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	54600		286	14,6	574	0
Skoda Enyaq Coupé 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	59100		286	15	561	0
Skoda Enyaq Coupé 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	57100		286	15,6	546	0
Skoda Enyaq Coupé RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	2008	5	570	4x4	E	63900		340	15,9	543	0
Skoda Enyaq 60 (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	47400		179	16,1	399	0
Skoda Enyaq 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	52800		286	14,9	563	0
Skoda Enyaq 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	57300		286	15,2	553	0
Skoda Enyaq 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	55300		286	16	536	0
Skoda Enyaq RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	1992	5	585	4x4	E	62100		340	16,1	537	0
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI iV PHEV 204 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	P	53860	1,5	204	0,5	113	11
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI iV PHEV 204 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	P	50860	1,5	204	0,4	123	9
smart #1 BRABUS (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	49900		428	18,2	400	0
smart #1 Launch Edition (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47200		272	16,8	440	0
smart #1 Premium (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	45900		272	16,8	440	0
smart #1 Pro (2024)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	38400		272	18,1	310	0
smart #1 Pro+ (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	43400		272	17,4	420	0
smart #1 Pulse (2023)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47400		428	18,2	400	0
smart #3 25th Anniversary Edition (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47900		272	16,3	455	0
smart #3 BRABUS (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	51900		428	17,6	415	0
smart #3 Premium (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47400		272	16,3	455	0
smart #3 Pro (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	39400		272	17,2	325	0
smart #3 Pro+ (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	44400		272	16,8	435	0
SsangYong Korando e-Motion Limited (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	42900		190	16,8	339	0
SsangYong Korando e-Motion Urban (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	39900		190	16,8	339	0
Subaru Solterra Touring (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	64900		218	18	414	0
Subaru Solterra Trek (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	60750		218	16,1	465	0
Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4 GLX (2020)	Todoterreno	464	169	186	1940	5	490	4x4	P	59646	2,5	306	1	75	22
Tesla Model 3 Performance Tracción a las cuatro ruedas (2024)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	55990		627	16,7	528	0
Tesla Model 3 Tracción integral Gran autonomía (2023)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	49990		498	14	629	0
Tesla Model 3 Tracción trasera (2023)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	39990		283	13,2	513	0
Tesla Model S motor dual tracción integral (2023)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	94990		670	17,5	634	0
Tesla Model S Plaid (2021)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	109990		1020	18,7	600	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 5 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	101990		670	19,1	576	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 7 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	106290		670	19,1	576	0
Tesla Model X Plaid 6 plazas (2021)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	116990		1020	20,8	543	0
Tesla Model Y Tracción integral Gran autonomía (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	51990		514	16,9	533	0
Tesla Model Y Tracción integral Performance (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	57990		534	17,3	514	0
Tesla Model Y Tracción trasera (2022)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	44990		299	15,7	455	0
Tesla Model Y Tracción trasera Gran autonomía (2024)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	48990		347	15,5	600	0
Toyota bZ4X Advance 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	49900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Advance 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	52900		218	16	411	0
Toyota bZ4X Style Plus 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	53900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Style Plus 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	56900		218	16	411	0
Toyota C-HR 220PH Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	47000	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	50500	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	55900	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	55900	2,0	223	1,2	62	26
Toyota Mirai Luxury (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		76000		182	0,89		0
Toyota Mirai Vision (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		69000		182	0,79		0
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Advance (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	54250	2,5	309	1	75	22
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid GR Sport (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63900	2,5	309	1	75	22
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Style Plus (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63300	2,5	309	1	75	22

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

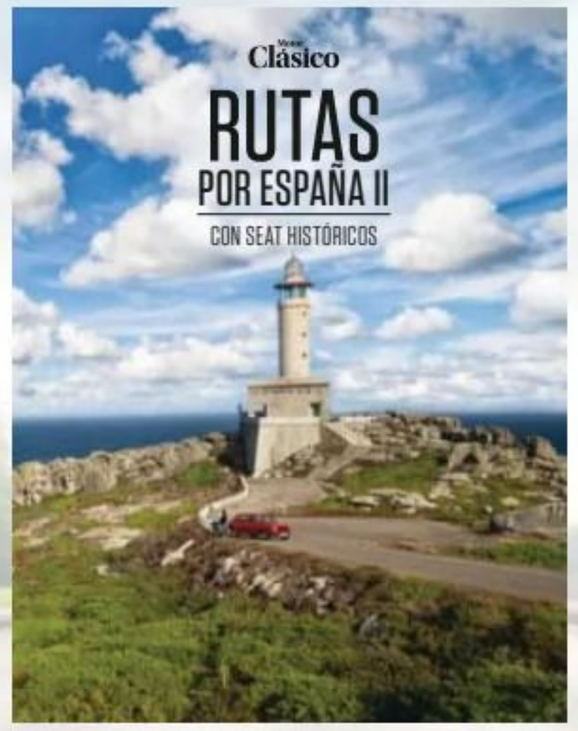
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO_2
Volkswagen Golf eHybrid 1.4 TSI 150 kW (204 CV) DSG 6 vel. (2023)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	P	45610	1,4	204	0,9	68	21
Volkswagen Golf GTE 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	P	47270	1,4	245	1,2	61	27
Volkswagen ID.3 Pro 150 KW (204 CV) 58 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	38530		204	14,9	435	0
Volkswagen ID.3 Pro Más 150 KW (204 CV) 58 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	40280		204	15	432	0
Volkswagen ID.3 Pro S 150 KW (204 CV) 77 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	41720		204	14,9	574	0
Volkswagen ID.3 Pro S Más 150 KW (204 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	43470		204	15,2	562	0
Volkswagen ID.4 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	60755		340	17,1	515	0
Volkswagen ID.4 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	48015		286	16	550	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	49935		286	16,5	530	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	51950		286	16,8	523	0
Volkswagen ID.4 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	50035		286	16,3	542	0
Volkswagen ID.4 Pure 125 kW (170 CV) 52 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	45025		170	16,3	364	0
Volkswagen ID.4 Pure Más 125 kW (170 CV) 52 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1987	5	543	4x4	E	47950		170	16,4	362	0
Volkswagen ID.5 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	62810		340	16,4	533	0
Volkswagen ID.5 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	51510		286	15,8	556	0
Volkswagen ID.5 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	53625		286	16,1	550	0
Volkswagen ID.7 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	496	154	186		5	532	T	E	61020		286	14,2	616	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	58775		286	14,5	607	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	61820		286	14,6	603	0
Volkswagen Tiguan eHybrid Life 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	50135	1,4	245	1,4	55	32
Volkswagen Tiguan eHybrid R-Line 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	56645	1,4	245	1,5	53	34
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	51850	1,5	204	0,4	125	9
Volkswagen Tiguan Más 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	52050	1,5	204	0,5	115	11
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	58510	1,5	204	0,5	117	10
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 272 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	61805	1,5	272	0,5	118	10
Volkswagen Touareg eHybrid Elegance 3.0 V6 TSI 4Motion 280 kW (381 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	83615	3,0	381	2,2	51	50
Volkswagen Touareg R eHybrid 4Motion 340 kW (462 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	94905	3,0	462	2,3	51	51
Volvo EC40 Core Single Motor (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	50200		238	16,7	487	0
Volvo EC40 Core Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	52700		252	16,2	583	0
Volvo EC40 Plus Single Motor (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	52741		238	16,8	486	0
Volvo EC40 Plus Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	55241		252	16,3	582	0
Volvo EC40 Plus Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	58600		408	17,3	552	0
Volvo EC40 Ultra Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	58629		252	16,4	579	0
Volvo EC40 Ultra Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	61988		408	17,3	550	0
Volvo EX30 Core Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	37500		272	17,1	337	0
Volvo EX30 Core Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	42764		272	17	475	0
Volvo EX30 Plus Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	40465		272	17,1	337	0
Volvo EX30 Plus Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	46333		272	17	476	0
Volvo EX30 Plus Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	48995		428	17,5	450	0
Volvo EX30 Ultra Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	49479		272	17	475	0
Volvo EX30 Ultra Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	52141		428	17,5	450	0
Volvo EX40 Core Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	48294		238	17,1	478	0
Volvo EX40 Core Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	50800		252	16,6	574	0
Volvo EX40 Essential Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	46600		238	17,1	479	0
Volvo EX40 Plus Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	51077		238	17,2	476	0
Volvo EX40 Plus Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	53583		252	16,7	574	573
Volvo EX40 Plus Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	56700		408	17,6	537	0
Volvo EX40 Ultra Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	57721		252	16,8	567	573
Volvo EX40 Ultra Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	60838		408	17,8	532	0
Volvo EX90 Core Single Motor 5 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	83127		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	85426		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	91295		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Core Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	96304		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Plus Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	89843		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	95711		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	100720		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	102269		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	107279		517	21,1	580	0
Volvo V60 Core T6 PHEV eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	62450	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Plus T6 PHEV eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	64991	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Ultra T6 PHEV eAWD (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	71102	2,0	350	0,8	91	17
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	76610	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Plus (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	81329	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Ultimate (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	P	84656	2,0	350	0,8	86	19
Volvo XC60 Core Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	67300	2,0	350	0,9	82	22
Volvo XC60 Plus Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	70688	2,0	350	1	81	23
Volvo XC60 Polestar Engineered Recharge PHEV T8 eAWD (2023)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	86250	2,0	455	1,1	77	26
Volvo XC60 Ultra Recharge PHEV T6 eAWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	76193	2,0	350	1	81	23
Volvo XC90 Recharge T8 Core eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	89150	2,0	455	1,2	70	28
Volvo XC90 Recharge T8 Plus eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	94414	2,0	455	1,3	68	30
Volvo XC90 Recharge T8 Ultra eAWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	99133	2,0	455	1,3	68	30
Yudo 3 Elite (2023)	Todoterreno	404	163	174		5	310	D	E	24998		95	14		0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



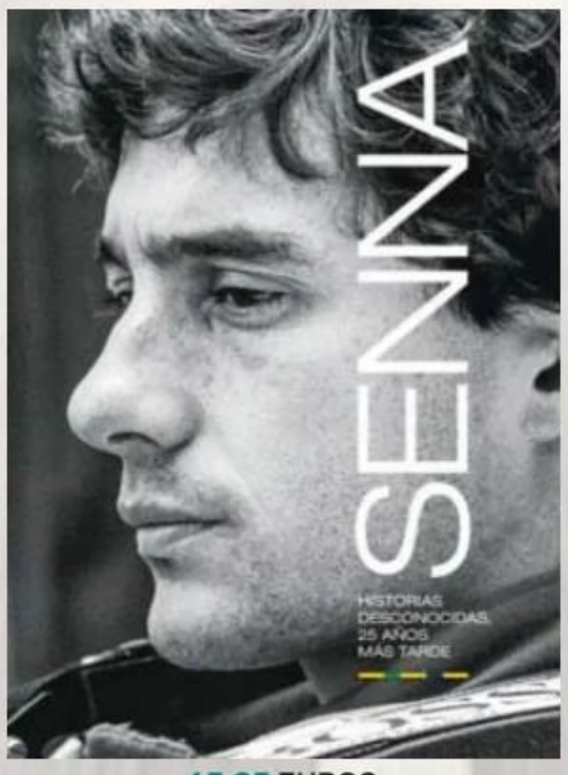
19,95 EUROS



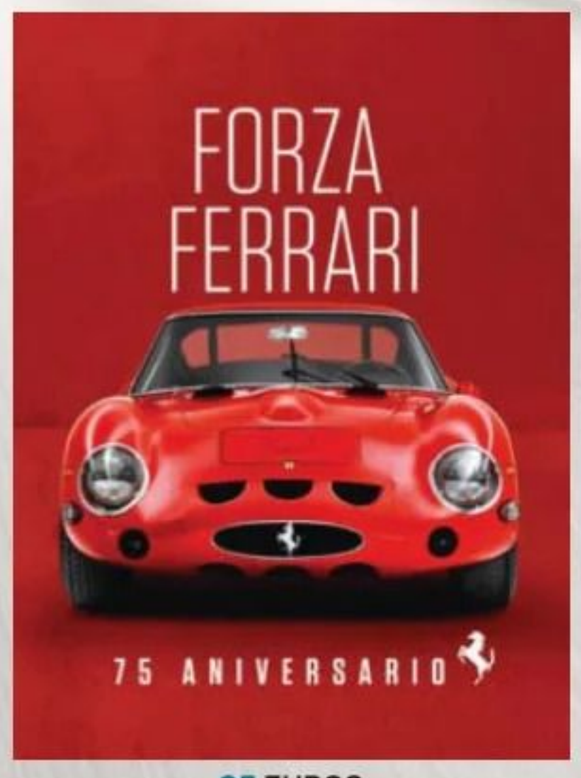
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

SUSCRÍBETE A

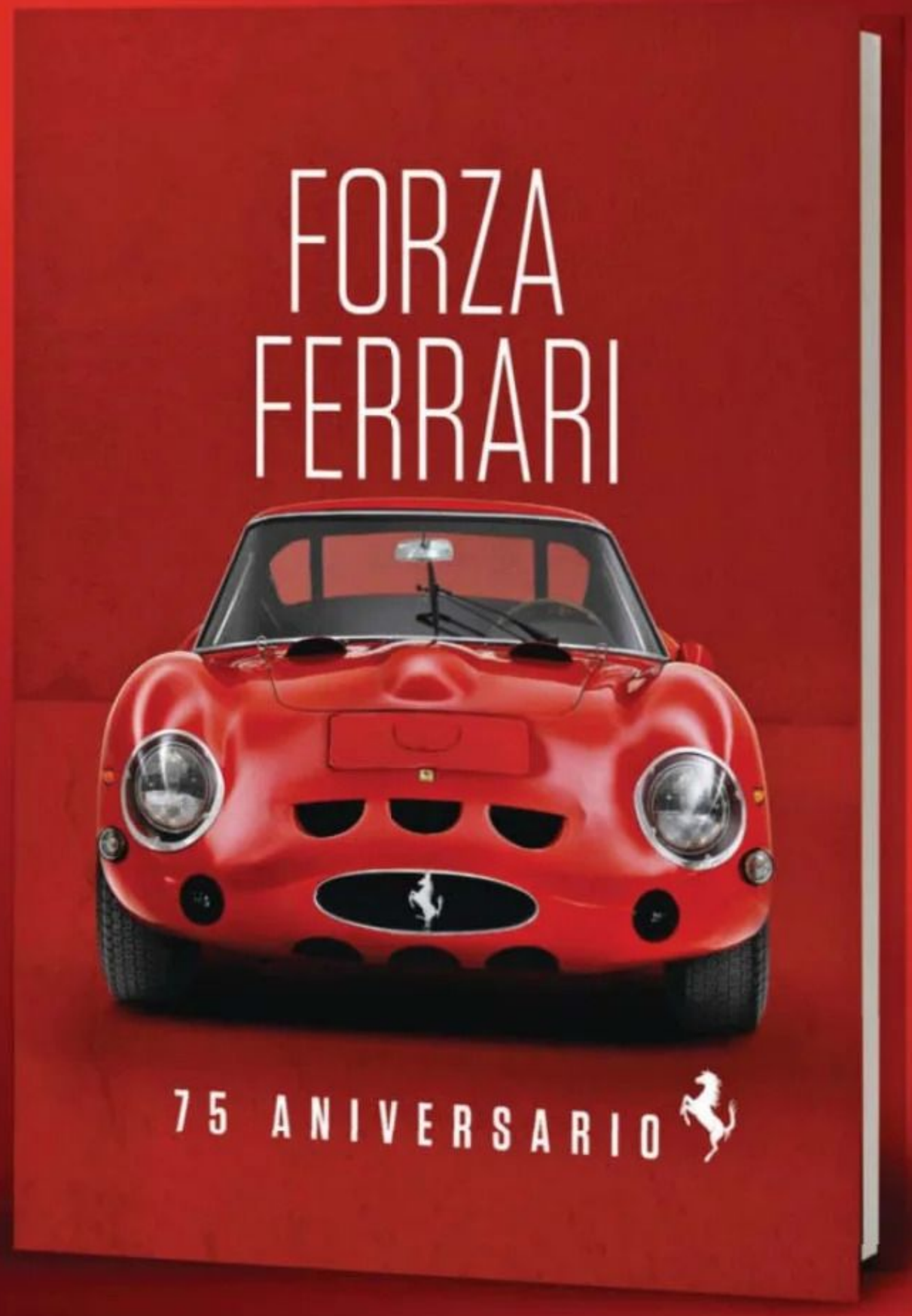
autopista

Suscripción
3 números de
Autopista

+

Libro “Forza
Ferrari 75
Aniversario”

25€



EDICIÓN LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es*

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

Nuevo Tiguan

Sobran las palabras

No hace falta decir que tiene un diseño único, tecnologías punteras como el Driving Experience Control, Asistente de voz IDA, faros IQ.Light HD Matrix o etiquetas cero y eco. Las palabras “Nuevo” y “Tiguan” ya lo van a decir por ti.

Ahora disponible con motor híbrido enchufable (eHybrid) y motor híbrido ligero (eTSI).

Gama Nuevo Tiguan: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 0,4 a 6,7. Emisión CO_2 combinado WLTP (g/km) de 9 a 175.
Modelo visualizado: Nuevo Tiguan R-Line con opcionales.